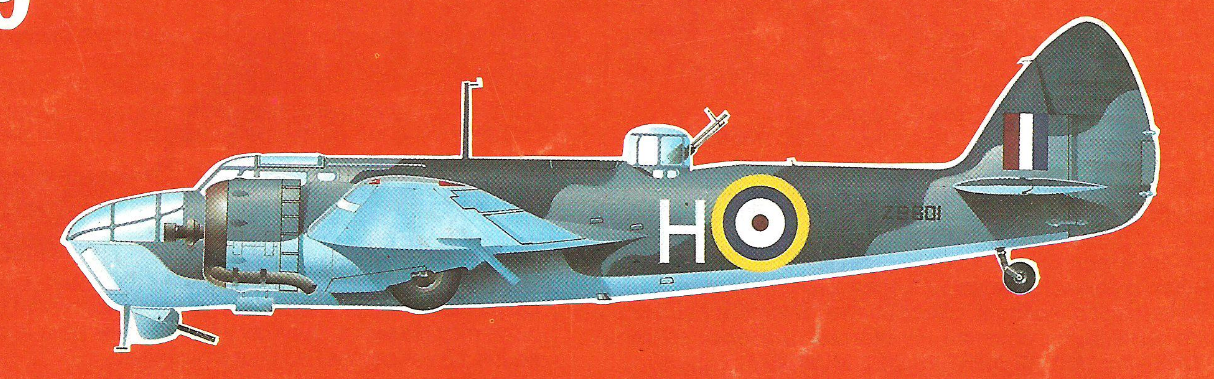
Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

189 175 PTAS



Entrenadores militares ■ Mitsubishi Ki-46
Escuadrones de la RAF ■ Líneas Aéreas: American Airlines

Editorial Delta, S.A.

Poder aéreo hoy

Entrenadores militares

Prácticamente todos los países poseedores de industria aeronáutica construyen sus propios aviones de entrenamiento, de los que algunos constituyen incluso un lucrativo producto de exportación. Pero actualmente la palabra «entrenador» puede significar desde un tipo primario de 100 hp hasta uno de conversión capaz de volar a Mach 2.

Algunos países se están todavía decidiendo sobre formas distintas de instrucción, pero por lo general los entrenadores militares (navales incluidos) pueden ser agrupados en seis categorías. En primer lugar, los aviones ligeros, con motores de émbolo y utilizados en las pruebas iniciales de aptitud de los nuevos alumnos. Segundo, los entrenadores de pilotos en los que se puede practicar la enseñanza instrumental, acrobática, de navegación y, si es necesario, las operaciones embarcadas. Tercero, los reactores transónicos (e, incluso, supersónicos) en los que se practica el lanzamiento de armas y las técnicas operacionales. En cuarto lugar, los entrenadores de pilotos de polimotores, empleados también para instruir navegantes y otros tipos de tripulantes. Quinto, los entrenadores operacionales, usados (con o sin doble mando) para la conversión y la instrucción de empleo de aviónica y otro equipo diverso. Y, finalmente, las máquinas de alas rotativas, que no incluimos en el presente trabajo.

Los aviones ligeros presentan costes de operación mínimos, pero en el contexto militar tienen el inconveniente que, por lo general, emplean motores de émbolo. Tales motores son básicamente más baratos de adquisición que las turbinas, pero requieren un personal de mantenimiento específico y cualificado en ellos y, además, gasolinas como la 100LL, que en muchas ocasiones no son de uso común en las fuerzas aéreas actuales. Durante muchos años, la US Air Force ha utilizado con ese fin el T-41 Mescalero, basado en el cuatriplaza de ala alta Cessna Skyhawk. La compañía Cessna ha servido 807 de estos aparatos entre 1966 y 1982, pero lo más usual es que sean utilizados por escuelas civiles bajo contratos firmados con las fuerzas armadas. Muchos de ellos presentan asientos lado a lado con doble mando y llevan tanto la matrícula civil correspondiente como el número de serie de la USAF, pero no emblemas militares.

En el Armée de l'Air y la Aéronavale francesas, el avión elemental es el Mudry CAP 10B, modelo que también es empleado en el entrenamiento acrobático. Propulsado por un motor de émbolo Avco Lycoming de 180 hp (más potente que el del Mescalero), es una máquina extremadamente menuda, con una envergadura de 8,06 m, y acomoda a instructor y alumno en asientos lado a lado bajo una amplia cubierta deslizable. Muy ágil y popular, el CAP 10 tiene, sin embargo, unos costes de operación superiores a los de otro entrenador francés, el Robin ATL, diseñado con el fin específico de reducir al mínimo el monto del entrenamiento. Lleva un motor de 50 hp y está siendo considerado por diversos clientes, tanto civiles como militares.

Muchas fuerzas aéreas utilizan entrenadores básicos con motores de 300 hp. En el Armée de l'Air, el avión de este tipo es el Aérospatiale Epsilon, con un Avco Lycoming de 300 hp, mientras que las fuerzas aéreas del Pacto de Varsovia están adoptando en grandes cantidades el Yakovlev Yak-52, con un radial M-14P de 360 hp. Ambos son aviones con las plazas en tándem y con trenes triciclos y escamoteables. Los Epsilon de exportación pueden utilizar ametralladoras, bombas y otras armas, pero ello no sucede, por el momento, con el avión de Yakovlev. Éste es construido para las fuerzas aéreas del Este por IAv Bacau de Rumania, un estado que a su vez utiliza las avionetas para la instrucción primaria de su fuerza aérea; su modelo normalizado es el IAR-28MA, con motor de 80 hp.

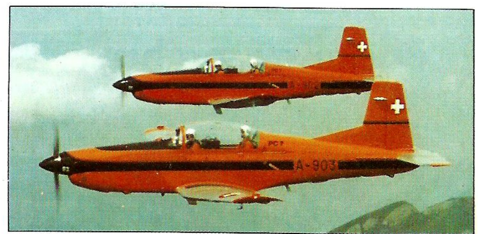
Rumania es también capaz de ofrecer entrenadores a turbohélice y reacción, que se enmarcan en un mercado supersaturado.



El Saab MFI-17 Supporter es uno de los entrenadores y aparatos de ataque al suelo más ligeros (monta un motor de 200 hp), y desarrolla una velocidad de 235 km/h. Este ejemplar es uno de los 32 vendidos a las Fuerzas Aéreas de Dinamarca, que no sólo son empleados como entrenadores, sino también como plataformas de corrección artillera (foto Ministerio de Defensa de Dinamarca).



El Mudry CAP 10B del Armée de l'Air francés es un popular entrenador acrobático lado a lado con un motor de 180 hp y representa una clase de aviones olvidada por otras muchas fuerzas aéreas. Los aviones de la fotografía sirven en la escuela de Clermont-Ferrand (foto Peter F. Foster).



Uno de los pocos entrenadores a turbohélice con aplicaciones civiles, el suizo Pilatus PC-7 Turbo-Trainer ha sido construido en grandes cantidades para, por lo menos, 15 clientes. De este modelo básico se ha desarrollado el PC-9, más potente y con asientos lanzables (foto Pilatus).



De líneas particularmente agraciadas, el EMBRAER EMB-312 Tucano es un claro exponente de la pujante industria de Brasil, país que hace pocos años importaba prácticamente todo su material de vuelo. Este modelo presenta asientos lanzables y soportes subalares (foto Bob A. Munro).

Aunque los sistemas y el equipo de entrenamiento han de depender, obviamente, de las misiones de cada fuerza aérea y de su material de combate, es de destacar la escasa unanimidad existente en torno a los méritos de los turbohélices y los reactores. La RAF británica, por ejemplo, se pasó la totalidad de 1984 evaluando distintos tipos a turbohélice para llegar a la conclusión de que prefería el brasileño EMBRAER EMB-312 Tucano o el suizo Pilatus PC-9 (ambos modificados para la ocasión) al británico Hunting Firecracker, mientras que en el campo de los reactores abogó por el reacondicionamiento de los Hunting Jet Provost existentes. En la actualidad, el Jet Provost es empleado por todos los pilotos de ala fija de la RAF tras cumplir su instrucción inicial en el BAe (Scottish Aviation) Bulldog.

La USAF ha confiado durante muchos años en un programa de instrucción totalmente a reacción, en el que los pilotos que superaban la fase en el T-41 iniciaban su entrenamiento formal en el Cessna T-37. Durante casi 30 años, por este birreactor han pasado virtualmente todos los alumnos de la USAF. Propulsado por dos Teledyne CAE J69 de 465 kg de empuje (el Turboméca Marboré construido con licencia) en las raíces alares, el T-37B y el T-37C tienen asientos lado a lado lanzables y una plusmarca de seguridad y fiabilidad. En la actualidad, Fairchild se está preparando para producir el T-46A, el NGT (Next Generation Trainer) que remplazará al T-37 entre 1986 y 1992. En ciertos aspectos es muy similar a su predecesor, pues monta dos turbinas en las raíces de un ala sin flecha, lleva asientos lado a lado y está pensado más para la seguridad y fiabilidad que para las prestaciones. Sin embargo, el T-46A muestra las lógicas mejoras de 30 años de desarrollo tecnológico. Su mayor contraste son los motores: el nuevo Garrett F109 es un turbofan muy sencillo, cuyo empuje al despegue de 600 kg es superior al del J69 del T-37, pero cuyo consumo es sólo de la mitad, lo que ahorrará a la USAF millones de dólares al año. La vida de este motor y su fiabilidad son también mejoras a considerar. El peso bruto del T-64A (3 090 kg) es ligeramente superior al del T-37B, pero sus prestaciones generales son también mayores. Fairchild ofrece asimismo el tipo de exportación AT-64A, que difiere por su capacidad de ser utilizado como entrenador de armas.

Desarrollado de un diseño ligero y supersónico, el Northrop T-38A Talon ha formado la espina dorsal del programa de entrenamiento avanzado a reacción de la USAF durante muchos años. Este modelo ha sido ampliamente exportado y el ejemplar de la fotografía es uno de los doce utilizados por la Força Aérea Portuguesa (foto Philip Chinnery).



El supersónico Talon

A partir del T-37, muchos alumnos de la USAF pasan al Northrop T-38A Talon. Este biplaza en tándem, propulsado por dos motores J85 con poscombustión, fue el primer entrenador supersónico del mundo, aunque esa capacidad sólo se emplea en contados momentos en una sólo de las salidas en entrenamiento de cada piloto. Este modelo no aporta ventajas económicas en el marco del programa de instrucción, como sucede en el caso del todavía más potente SEPECAT Jaguar, que fue considerado ruinoso como entrenador puro. Pero la USAF no ha tenido que arrepentirse de la elección del T-38, que ha establecido una buena plusmarca de seguridad. Este tipo se emplea también en el período final de enseñanza de los pilotos de «reactores veloces» de la Luftwaffe, que tiene lugar en EE UU con aviones de la USAF debido, principalmente, al mejor clima meteorológico de ese país comparado con Alemania.

Japón es una nación fuertemente influenciada por EE UU, hasta el punto de que el otro único entrenador supersónico del mundo es el Mitsubishi T-2. Es casi una copia exacta del Jaguar y está propulsado por versiones producidas con licencia de su mismo motor (el turbofan con poscombustión Rolls-Royce/Turboméca Adour de 3 245 kg de empuje). Éste le confiere una velocidad máxima de Mach 1,6 a alta cota y unas prestaciones generales que nada tienen que envidiar a las de un caza moderno; de hecho, el caza F-1 japonés es una versión monoplaza de ese avión. Sin embargo, es discutible la necesidad de tales características, y la mayoría de las fuerzas aéreas emplean entrenadores a reacción subsónicos, mucho más baratos, y reservan las altas prestaciones para los modelos de primera línea y sus variantes de doble mando, que están asignadas como entrenadores de conversión y de refresco a las unidades de combate.

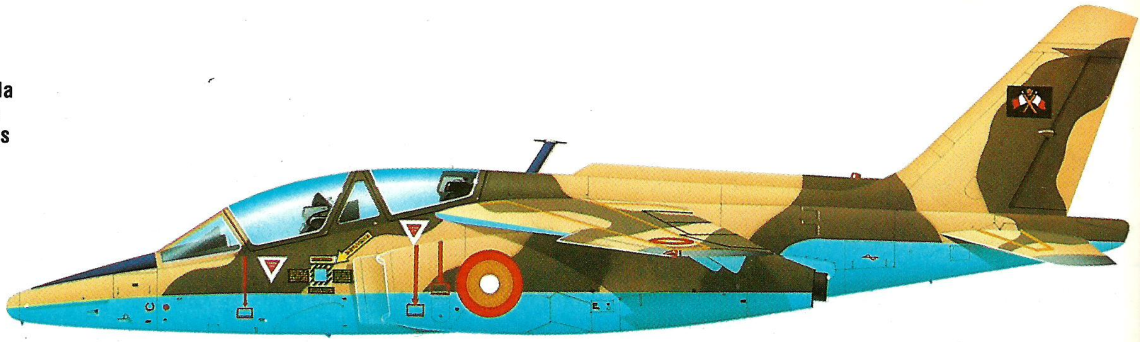
Desde luego, con el paso de los años una versión doble mando de un modelo operativo puede acabar por convertirse en un entrenador más por derecho propio, al resultar obsoleto y ser retirado el modelo monoplaza de que deriva. Entrenadores famosos como los de Havilland Vampire Trainer, Lockheed T-33 y Mikoyan-Gurevich MiG-15UTI son variantes de cazas de primera línea que hace ya tiempo que han sido dados de baja. Varias fuerzas aéreas utilizan todavía el T-33 y otras el MiG-15, y aceptan sus elevados costes de operación debido a su simplicidad y a que están más que amortizados.

A diferencia de la USAF, tanto la US Navy como el US Marine Corps emplean entrenadores básicos de hélice, que en ambos casos es el Beech T-34C. Éste, un T-34 Mentor muy mejorado y propulsado por un turbohélice PT6A de 715 hp, pesa 1 950 kg, pero en salidas de entrenamiento de armas y de interdicción ligera puede despegar con 2 500 kg, y su velocidad máxima es de 414 km/h. Ofrece sistemas de navegación y comunicaciones, cabina en tándem con aire acondicionado, oxígeno y plena capacidad acrobática. Sin embargo, no lleva aerofrenos, cabina presionizada, ni asientos lanzables, extremos que sólo son considerados esenciales por muy pocas fuerzas aéreas, entre ellas las británicas.

Profusión de diseños

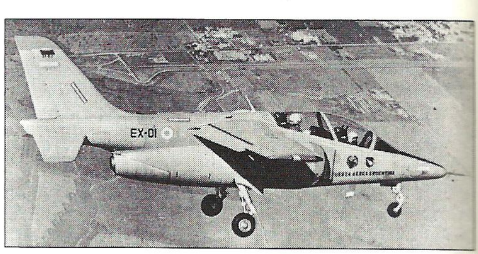
En la actualidad existen, probablemente, más modelos de entrenamiento que en los años de entreguerras, a pesar de que por entonces los costes de desarrollo eran minúsculos comparados con los de hoy día. No obstante, muchos de esos aviones no están en condiciones de mantener programas de producción rentables.

En Argentina, la FAA utiliza varios entrenadores ligeros y, naturalmente versiones de aviones de combate dotadas con doble mando. Sin embargo, su entrenador más im-



Uno de los usuarios menores del Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet es la Fuerza Aérea del Emirato de Qatar, que emplea seis aviones como entrenadores y máquinas de ataque ligero. Este modelo puede emplear hasta 50 combinaciones distintas de armas en cometidos de instrucción y apoyo táctico.





Propulsado por un turbofan Garrett, el modelo argentino FMA IA 63 realizó su vuelo inaugural el 10 de octubre de 1984, coincidiendo con el 57.° aniversario de la firma constructora. Su parecido con el Alpha Jet se debe en parte a que Dornier participó en su diseño y desarrollo.



Pocos entrenadores todavía en producción tienen una carrera tan dilatada como el Beechcraft T-34 Mentor, elegido por la USAF hace ya 32 años. El modelo actual de serie es el T-34C, con un turbohélice PT6 de 400 hp. Este ejemplar es uno de los construidos para Argelia, país que utiliza principalmente material de fabricación soviética.

portante, por no decir interesante, es el FMA IA 63, cuyo primer prototipo alzó el vuelo el 10 de octubre de 1984. Propulsado por un turbofan Garrett TFE731 de 1 590 kg de empuje, el IA 63 ha sido diseñado en colaboración con la firma alemana Dornier, de modo que no es extraño que se parezca al Alpha Jet. Sus prestaciones son algo inferiores al franco-alemán (con una velocidad máxima de 740 km/h) y, aunque se sabe que puede incorporar cuatro soportes subalares, la firma fabricante nada ha revelado todavía de posibles combinaciones de armas.

La popular compañía brasileña EMBRAER ha suministrado 40 de sus biturbohélices presionizados Xingu al Armée de l'Air y la Aéronavale francesas en calidad de entrenadores de pilotos de polimotores. Construido en mayores cantidades, y adquirido por la RAF a comienzos de 1985, el EMB-312 Tucano es un convencional entrenador básico en tándem propulsado por un turbohélice PT6 de 760 hp (aunque los británicos han pedido una versión más potente), con excelentes prestaciones generales y asientos lanzables Martin-Baker Mk 8. Lleva cuatro soportes subalares capaces para 250 kg unitarios y se puede llevar a cabo el entrenamiento de armas empleando un simple visor fijo reflex. Una de sus ventas de exportación es un masivo plan de producción bajo licencia en Egipto, tanto para sí mismo como para las Fuerzas Aéreas de Iraq.

En 1984, la firma chilena ENAER comenzó a servir el T-35 Pillán, un biplaza acrobático propulsado por un motor de émbolo Avco Lycoming de 300 hp. Diseñado básicamente por Piper, empleando componentes de sus modelos Dakota y Saratoga, el T-35 ha sido también encargado por el EdA español, cuyos 40 ejemplares se llamarán Tamiz. Ello se produce como pago parcial de la compra chilena de los Aviojet españoles.

El entrenador básico normalizado en las Fuerzas Aéreas de China es el Nanchang CJ-6, derivado del soviético Yak-18A (CJ-5) pero con una cola mayor y de perfil más cuadrado, y con otros muchos cambios. Su motor es un HS-6A de 285 hp. Tanto las Fuerzas Aéreas como las Fuerzas Aeronavales del Ejército de Liberación Popular utilizan versiones en tándem con doble mando de varios cazas de origen MiG, especialmente el JJ-6 que, basado en el MiG-19SF, ha sido concebido en la propia China.

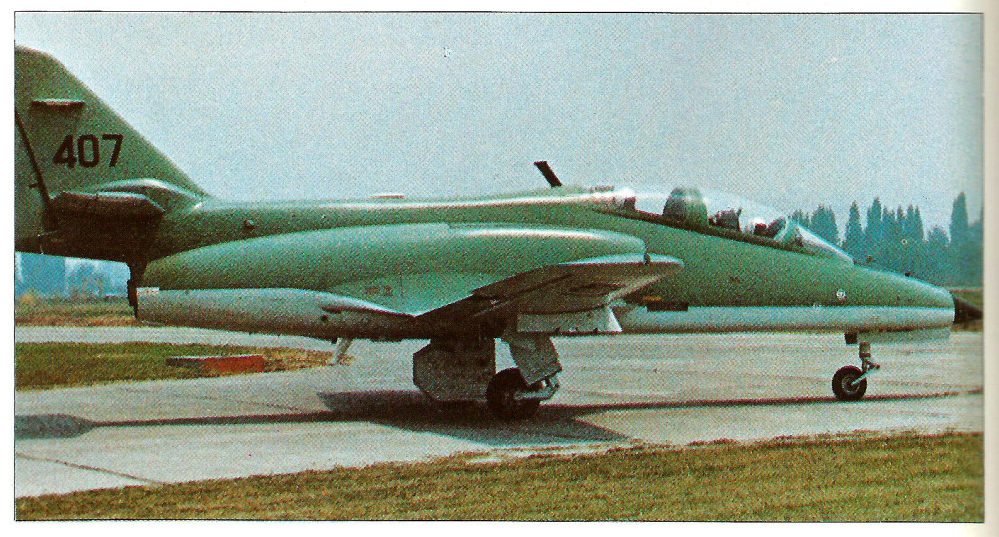
Entrenadores normalizados en las fuerzas aéreas del Pacto de Varsovia (excepto la polaca) y de numerosos estados clientes, tanto el Aero L-29 (del que se han servido 3 600 unidades) como el L-39 Albatross checos son convencionales monorreactores con asientos en tándem, producidos en diversas versiones. Todos los L-39 están propulsados por el turbofan AI-25TL de 1 720 kg de empuje y presentan asientos escalonados y lanzables con asistencia de cohetes. Algunas versiones, destinadas especialmente a cometidos de ataque, cuentan con ciertas opciones de armas.

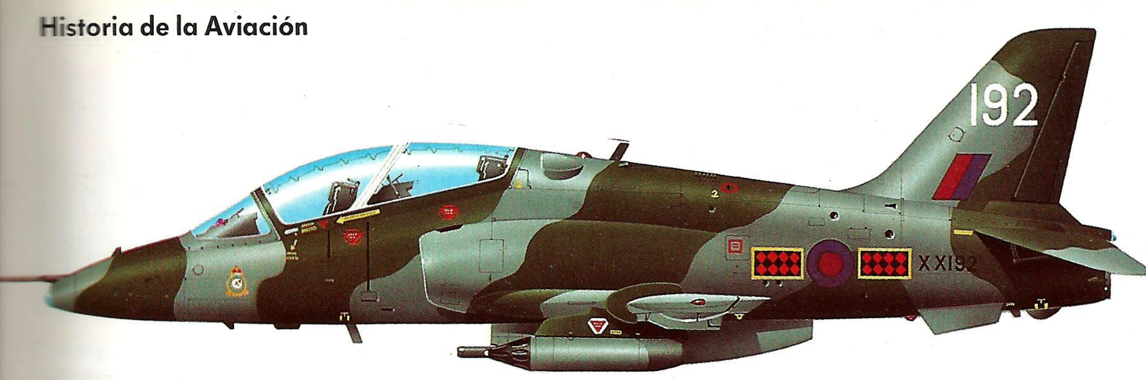
Valmet ha suministrado 30 de sus L-70 Miltrainer a las Ilmavoimat (fuerzas aéreas) de Finlandia, que le han asignado el nombre de Vinka. De hecho, este aparato con motor de émbolo de 200 hp presenta cabina lado a lado climatizada y ofrece una extraordinaria gama de opciones de armas, en las que se incluyen hasta sensores de reconocimiento y misiles contracarro.

Versiones francesas

Además de los Epsilon, CAP 10 y versiones biplazas en tándem de los Dassault-Breguet Mirage, Francia es uno de los dos países que participa en el Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet, uno de los más importantes entrenadores y aviones de ataque ligero modernos. Diseño de 1969, está propulsado por dos pequeños turbofan SNECMA/Turboméca Larzac de 1 350 kg de empuje unitario y en él se ha adoptado la configuración en ala alta para dejar suficiente luz sobre el suelo para las cargas ofensivas subalares. La Luftwaffe emplea una versión en cometidos de ataque ligero y reconocimiento de primera línea, mientras que un modelo de ataque más reciente está

Conocido como T-36 Halcón en servicio con la Fuerza Aérea de Chile, este entrenador a reacción es el español CASA C-101BB Aviojet, propulsado por un turbofan Garrett de 1 680 kg de empuje. Los cuatro primeros ejemplares chilenos se enviaron desde España, pero la construcción de los restantes, hasta una cifra total de 60, se encargó a ENAER, con factoría en Santiago.





La base del entrenamiento avanzado de la RAF es el BAe Hawk T.Mk 1. El ejemplar de la ilustración sirve en la instrucción de armas en la 1.ª Unidad de Armas Tácticas y está equipado con un cañón ventral Aden de 30 mm.

siendo puesto en producción en Egipto con la denominación de MS2. Todas las versiones tienen cabinas presionizadas con asientos lanzables escalonados (usualmente, Martin-Baker), así como una amplia opción de armas. Debe hacerse también mención del menudo y atractivo Microjet 200B, con dos pequeños reactores Microturbo y unidad de cola en mariposa, con el que se quiere reducir al mínimo los costes de instrucción de pilotos. El primer 200B voló el 19 de mayo de 1983. Otro modelo es el Socata R 235 Guerrier, un rentable avión de extraordinaria maniobrabilidad equipado con un motor de émbolo de 235 hp, por el que han demostrado especial interés varias fuerzas armadas del Tercer Mundo interesadas en entrenadores que puedan también ser empleados como máquinas antiguerrilla.

Tailandia es el principal comprador del inconfundible RFB Fantrainer alemán, con asientos lanzables en tándem situados delante de un ala de implantación media y de una soplante entubada. Esa soplante, una hélice entubada, está accionada por una turbina Allison de 420 o 600 hp.

Desde que el prototipo del modelo italiano M.B.326 volase en 1957, Aermacchi ha pasado a un primer plano de la construcción de entrenadores a reacción. El actual M.B.339A sigue en la misma línea, con un Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje y asientos Martin-Baker decalados en una cabina presionizada. SIAI-Marchetti ha vendido gran número de ejemplares del SF.260, un bi/triplaza con un motor de émbolo de 260 hp y, en ocasiones, opciones de armas, y que actualmente se halla en producción en la versión SF.260TP, con un turbohélice de 350 hp. Singapur fue el primer cliente del reactor S.211 de la misma compañía, con asientos Martin-Baker decalados en tándem y un turbofan JT15D de 1 130 kg de empuje. Un reactor todavía más ligero es el Caproni Vizzola C22J (con un Microturbo de 148 kg de empuje), que aún así puede llevar 250 kg de cargas, incluso armas, en dos soportes del tipo normalizado en la OTAN.

Para remplazar a los viejos entrenadores empleados en Japón (T-33 y T-1), Kawasaki está desarrollando el XT-4, con asientos lanzables norteamericanos en tándem instalados en una cabina presionizada y propulsado por dos turborreactores japoneses J3. El primer vuelo de este nuevo ejemplar tendrá lugar durante el año en curso.

Cuando el tipo checo L-29 fue elegido por las fuerzas del Pacto de Varsovia, la empresa polaca PZL Mielec continuó produciendo el TS-11 Iskra, un biplaza en tándem propulsado por un turborreactor SO-3W de 1 100 kg de empuje. Se han construido grandes cantidades de ejemplares para la propia Polonia y para la exportación, algunos configurados como monoplazas de ataque y otros como biplazas de reconocimiento. En respuesta a un requerimiento por un entrenador básico, bimotor de émbolo y biplaza en tándem están en la actualidad compitiendo dos modelos, ambos con motores de 110 a 150 hp, los M-26 Iskierka y PZL-110 Koliber.

La firma rumana ICA (con sede en Brasov) está desarrollando tres nuevos entrenadores. El ICA-831 Pelican (con un motor de émbolo de 290 hp) tiene básicamente la misma célula que el IAR-825TP Triumf (turbohélice PT6A de 680 hp), con asientos en tándem y provisión para cuatro soportes subalares. Aparecido en el Salón de París de 1983, el IAR-99 Soim presenta asientos decalados en tándem y un reactor Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje. Con sus cuatro soportes limpios, alcanza una velocidad de 865 km/h.

La compañía española CASA ha producido varias versiones del C-101 Aviojet, diseñado en colaboración con Northrop y MBB. Propulsado por un turbofan Garrett TFE731 de 1 590 a 1 950 kg de empuje, el C-101 presenta asientos Martin-Baker Mk 10 en tándem y puede utilizar varias opciones de armas, sistemas de contramedidas electrónicas y equipos de reconocimiento.

Suiza ha exportado importantes cantidades del FFA AS.202 Bravo, un bi/triplaza ligero con un motor de 180 hp. Entre sus compradores figuran ocho fuerzas aéreas. Pilatus construye monoplanos de ala baja con las plazas en tándem desde 1945. El PC-7 (con un turbohélice PT6A de 650 hp) se ha convertido en un *best-seller* a nivel mundial. El PC-9 (con un PT6A de 1 150 hp) es un modelo repotenciado que monta asientos Martin-Baker en tándem y decalados; fue elegido por British Aerospace para presentarlo como su propuesta de nuevo entrenador para la RAF, pero ésta no se interesó por la capacidad de este modelo de llevar 1 040 kg de cargas externas.

En 1984, la compañía AIDC de Taiwán puso en vuelo el primer ejemplar de serie del AT-3, con dos turbofan Garrett TFE731 (que le dan una excepcional relación carga-alcance) y asientos lanzables cero-cero. Este aparato presenta cinco soportes externos y una bodega interna de armas.

Los entrenadores a reacción que utiliza actualmente la US Navy son el Rockwell T-2C y el McDonnell Douglas TA-4F/-4J. El T-2 Buckeye es un panzudo biplaza en tándem, con el ala de implantación media y propulsado por dos motores J85; Grecia, país que ha elegido este modelo, dispone de una versión cuya carga de armas para misiones de ataque asciende a 1 590 kg. Los TA-4 Skyhawk son ágiles versiones en tándem utilizadas en el entrenamiento avanzado de combate, comprendida la modalidad aire-aire. Ambos modelos pueden operar desde portaviones.

La empresa yugoslava SOKO ha producido importantes cantidades del G2-A Galeb (gaviota), un entrenador biplaza en tándem con un motor Viper de 1 130 kg de empuje; en la actualidad construye el completamente rediseñado Super Galeb, que voló por primera vez en 1978. Propulsado por un Viper Mk 632 de 1 800 kg de empuje, cuenta con asientos Martin-Baker decalados en una cabian presionizada y una amplísima gama de opciones de armas, que comprende el contenedor de cañón GSh-23L soviético. Su velocidad máxima es de 910 km/h. Otra firma, UTVA, construye el UTVA-75, un entrenador lado a lado con un Avco Lycoming de 180 hp que se utiliza como entrenador y en otros muchos cometidos.



El entrenador ENAER T-35 Pillán ha sido diseñado en Chile aprovechando componentes de varios modelos de la firma Piper. Propulsado por un motor de émbolo de 300 hp, el Pillán cuenta con plena capacidad acrobática, si bien no se ha previsto que vaya a ser utilizado como entrenador de armas. España va a recibir 40 ejemplares, a los que se ha dado la denominación de Tamiz.



Con tres tipos de mimetización distintos, los aviones de la fotografía son un McDonnell Douglas A-4J y dos TA-4J Skyhawk, que son empleados para simular cazas enemigos en el marco del programa de entrenamiento de pilotos de la US Navy (foto Robert L. Lawson).

Mitsubishi Ki-46

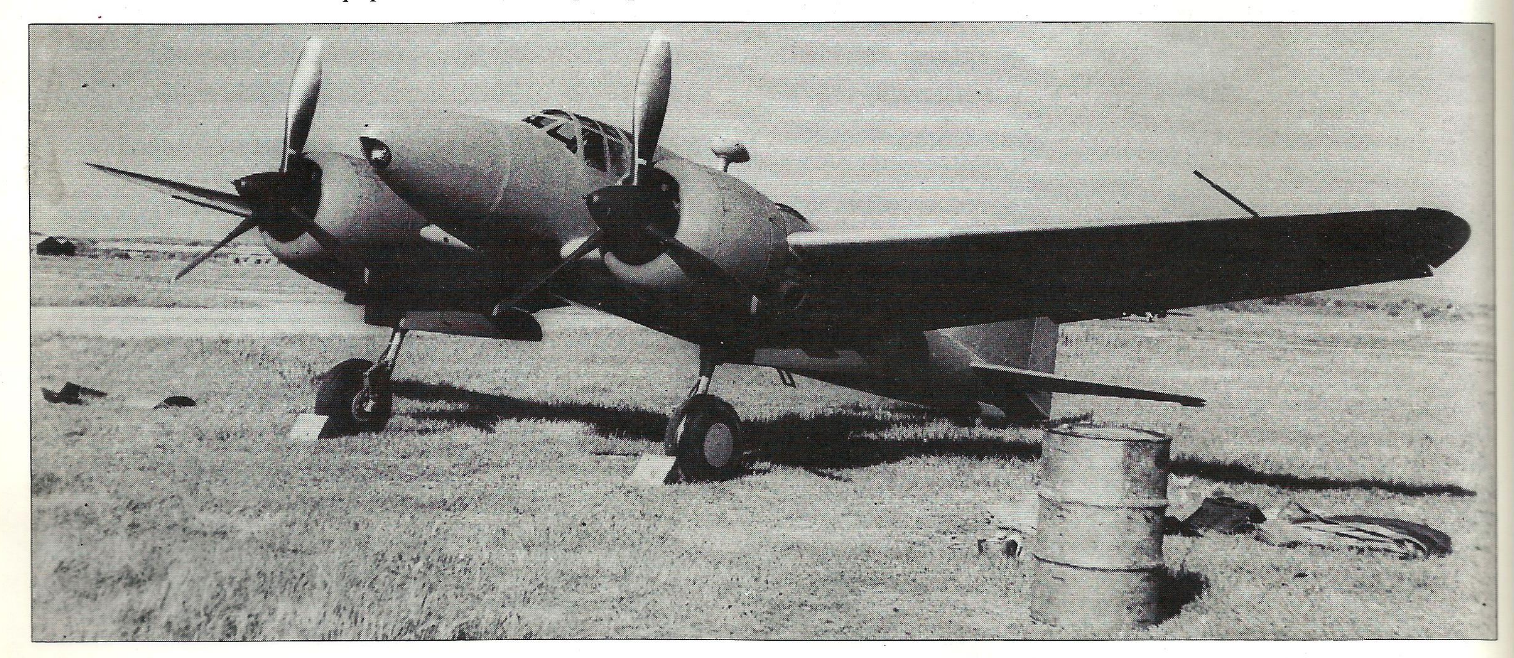
Los servicios aliados de inteligencia militar dieron el nombre codificado de «Dinah» a un monoplano bimotor japonés de reconocimiento que fue uno de los aviones más elegantes de la II Guerra Mundial. Pero este no era el único atributo del Ki-46, pues sus prestaciones superaban por buen margen a las de la mayoría de sus contemporáneos.

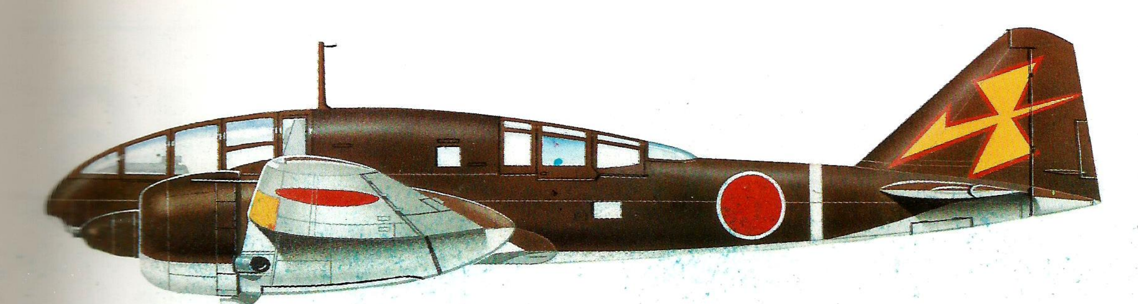
En 1937, al cabo de unos meses de la puesta en servicio del Mitsubishi Ki-15, un limpio monomotor monoplano biplaza de reconocimiento con aterrizadores principales carenados (que recibiría de los Aliados el sobrenombre de «Babs»), la División Técnica del Koku Hombu (cuartel general del aire) comenzó a elaborar las especificaciones preliminares de su sucesor. A la vista de que los aviones de caza en servicio en Europa eran capaces de exceder con facilidad los 480 km/h del Ki-15 y de que tanto en la URSS como en EE UU se estaban desarrollando cazas comparables, el mayor Yuzo Fujita y los ingenieros Ando y Tanaka determinaron que la velocidad debería ser la principal cualidad del nuevo avión y dejaron la autonomía como segundo requerimiento de importancia. En realidad, la velocidad máxima especificada, de 600 km/h a 4 000 m, era casi truculenta, ya que el avión japonés más rápido era por entonces el prototipo del caza Kawasaki Ki-28, que alcanzaba sólo 485 km/h a la cota óptima. La autonomía exigida era de seis horas a una velocidad de 400 km/h y a una altitud de 4 000 a 6 000 m. Afortunadamente, los otros requerimientos usuales fueron en cierta manera obviados y se dio a los diseñadores la libertad de elección entre configuraciones mono y bimotoras en las que se usasen plantas motrices radiales de 790 a 950 hp (como las Nakajima Ha-20-Otsu y Ha-25, o Mitsubishi Ha-26).

Como Mitsubishi Jukogyo K.K. (Industrias Pesadas Mitsubishi S.L.) estaba ya trabajando en un avión de reconocimiento de altas prestaciones, el Ki-40 (que derivaba de su propuesta de caza bimotor Ki-39), la compañía recibió el contrato para el nuevo caza el 12 de diciembre de 1937. El equipo de diseño, dirigido por Tomio Kubo y Joji Hattori, llegó a la rápida conclusión de que el Ki-40 no sería capaz de responder a los requerimientos de velocidad impuestos por el Koku Hombu. Con los trabajos en el Ki-40 terminados, se abordó un diseño completamente nuevo que, si bien conservaba el tren de aterrizaje totalmente retráctil y la disposición bimotora del modelo anterior, se caracterizaba por su estrecho fuselaje. Con la designación *Kitai* (célula experimental) de Ki-46, ese avión presentaba también alas de escasa sección y un único larguero maestro y dos auxiliares. Sus dos tripulantes se alojaban en cabinas separadas, entre las que se encontraba el depósito principal de carburante.

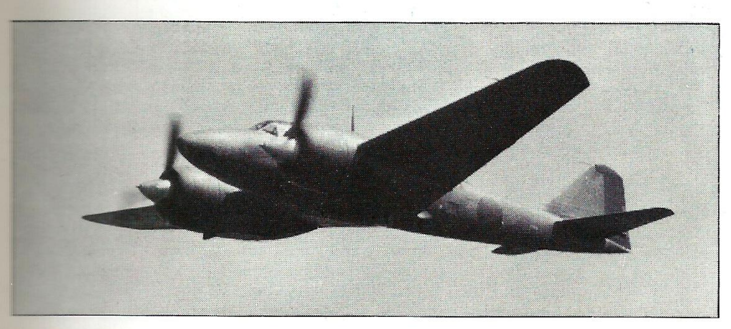
Aunque el motor radial Nakajima Ha-25 era más ligero y potente que el Ha-26, Mitsubishi se adhirió ahora también a su política de equipar sus aviones con motores de diseño propio y eligió un par de Ha-26-Ko de 900 hp para el Ki-46. Sin embargo, el equipo de diseño de Mitsubishi llegó a la conclusión de que podrían satisfacerse las prestaciones requeridas si se utilizaban capós muy bien ajustados a los motores (que se diseñaron con la colaboración del Instituto de Investigación Aeronáutica de la Universidad de Tokio), hélices de velocidad constante y grandes ojivas. Los vuelos de prueba, que comenzaron en Kagamigahara a finales de 1939, demostraron que los diseñadores habían sido demasiado optimis-

La Ki-46-II fue la versión más utilizada del Avión de Reconocimiento Tipo 100, cuya producción se prolongó hasta 1944. Muchos aviones de esta variante sirvieron en unidades equipadas también con los Ki-46-III en el conflicto del Pacífico. Nótese la prominente luz de aterrizaje en pleno morro.





Este Ki-46-III de la 3.ª Chutai del 81.º Sentai, basado en la isla de Java en 1944, lleva la imprlmación marrón mate original como color mimético en las superficies superiores. Con unas prestaciones excelentes, especialmente entre los 8 000 y 10 000 m, este modelo podía sobrevolar los aeródromos aliados con total impunidad.



La Luftwaffe protagonizó vanos intentos de adquirir la licencia de producción del Ki-46 en virtud del Programa de Intercambio Técnico alemano-japonés. El ejemplar de la fotografía fue evaluado por la USAAF tras ser capturado a finales de la campaña del Pacífico e impresionó a los pilotos norteamericanos por su autonomía y velocidad a alta cota.

tas: la velocidad máxima lograda por los prototipos Ki-46 era de 540 km/h a 4 000 m. No obstante, como estos aparatos se revelaron muy satisfactorios en todos los demás aspectos, el Koku Hombu ordenó su puesta en producción como Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 1 del Ejército (Ki-46-I) e instruyó a Mitsubishi para que procediese con el desarrollo de una versión más potente, la Ki-46-II. Mientras, y como el Ki-46-I había resultado más lento de lo previsto y podría ser interceptado por los cazas más veloces en servicio con los enemigos potenciales de Japón, se le instaló una ametralladora orientable de 7,7 mm a fin de darle cierta protección en el sector trasero.

Además de trabajar para la Armada Imperial, Mitsubishi producía en esos momentos el avión de reconocimiento Ki-15-II («Babs»), los bombarderos bimctores Ki-21-I y Ki-21-II («Sally»), el bombardero monomotor Ki-30 («Ann»), el avión de reconocimiento táctico y ataque al suelo Ki-51 («Sonia») y el transporte bimotor Ki-57 («Topsy») para el Ejército Imperial, de modo que tanto sus instalaciones como su personal cualificado se hallaban a pleno rendimiento. En consecuencia, costó cierto tiempo que la producción del Ki-46 adquiriese un *tempo* adecuado y los primeros (y pocos) aviones de serie fueron entregados para la evaluación operativa en la primavera de 1940. A medida que se dispuso de más Ki-46-I, comenzó el entrenamiento de tripulaciones en la Shimoshizu Rikugun Hikogakuko (Escuela de Vuelo del Ejército de Shimoshizu) en previsión de la entrada en servicio del Ki-46-II.

Hacia la primavera de 1941 el Ejército Imperial había pedido no menos de 368 aviones Ki-46, pero la cadencia de producción se mantenía al lamentable ritmo de cuatro ejemplares mensuales. Sin embargo, estaban ya en camino las mejoras del tipo básico y Mitsubishi recibió el encargo de dar por terminada la producción de los Ki-15 y Ki-30 y reasignar personal e instalaciones al programa del Ki-46. Los resultados de tal decisión se notaron casi inmediatamente: el ritmo de producción ascendió a 10 unidades en noviembre de 1941 y fue aumentando hasta alcanzarse una cifra máxima de 75 unidades en marzo de 1944.

Nueva versión

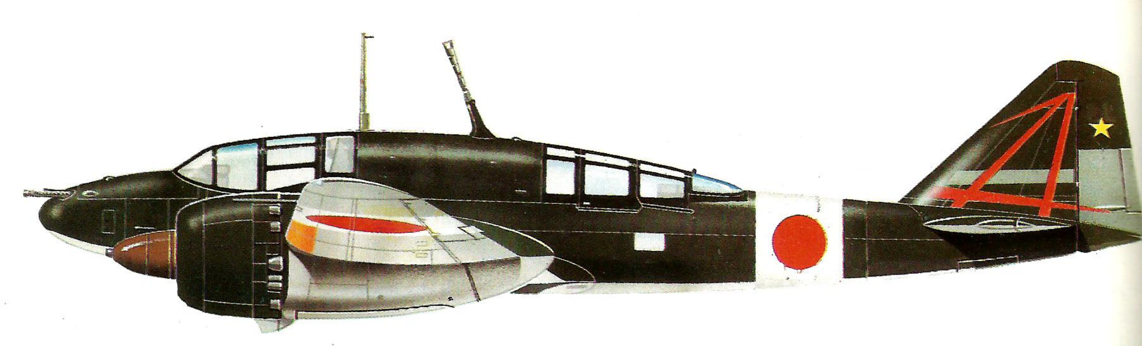
Mientras los directivos de producción de Mitsubishi se afanaban en la reorganización de sus instalaciones y el aumento de los ritmos de entrega, sus colegas del departamento de ingeniería procedían con el desarrollo del Ki-46-II. Para propulsar esta versión, Mitsubishi eligió su nuevo radial Ha-102, un derivado del Ha-26 equipado con un sobrecompresor de dos velocidades y estabilizado a 1 080 hp en despegue y a 1 055 hp a 2 800 m; además, ese motor no requería el rediseño de los capós, pues su diámetro total era idéntico al del Ha-26. Pronto se demostró que la elección había sido correcta, pues el Ki-46-II, puesto en vuelo en marzo de 1941, superó ligeramente la velocidad máxima especificada en principio por el Koku Hombu y alcanzó los 604 km/h a 5 800 m. Con la producción del Ki-46-II, puesto en vuelo en marzo de 1941, superó ligeramente la velocidad máxima especificada en principio por el Koku Hombu y alcanzó los 604 km/h a 5 800 m.

Durante las primeras evaluaciones operativas se registraron frecuentes bloqueos de las tuberías de combustible por evaporación en condiciones de humedad y calor. Para hallar una solución a ese problema, que afectaba tanto a la versión con el Ha-26-Ko como a la del Ha-102, se llevaron a cabo evaluaciones en climas cálidos en

Presa codiciada y prácticamente vedada a los cazas aliados cuando se hallaba en vuelo, este Ki-46-III fue sorprendido en tierra y ametrallado, y abandonado por las fuerzas japonesas. Este avión llevaba en la deriva los caracteres estilizados que le identificaban como una máquina perteneciente a la 17.ª Chutai. Del soporte ventral de esta variante podía suspenderse un depósito de 460 litros de carburante.



Los dos cañones Ho-5 de 20 mm en la proa y el Ho-203 de 37 mm de tiro oblícuo hacia arriba demuestran que este avión era un Ki-46-III Kai, un derivado de interceptación a alta cota del Ki-46-III. Se produjeron aproximadamente 200 ejemplares destinados a combatir a los bombarderos B-29 de la USAAF. El ejemplar de la ilustración perteneció a la 17.ª Compañía Independiente de Caza.



Formosa en junio de 1940 utilizando un Ki-46-I y en junio de 1941 con un Ki-46-II. La resituación de las tuberías de combustible en torno a los motores y el paso de un carburante de 87 octanos a otro de 92 corrigieron satisfactoriamente la situación. Pero más difícil solución tenía la debilidad inherente de los aterrizadores principales, que tendían a fallar en el curso de aterrizajes fuertes. Ello se rectificó parcialmente con la adición de un miembro trasero de refuerzo más resistente, pero no llegó a curarse totalmente.

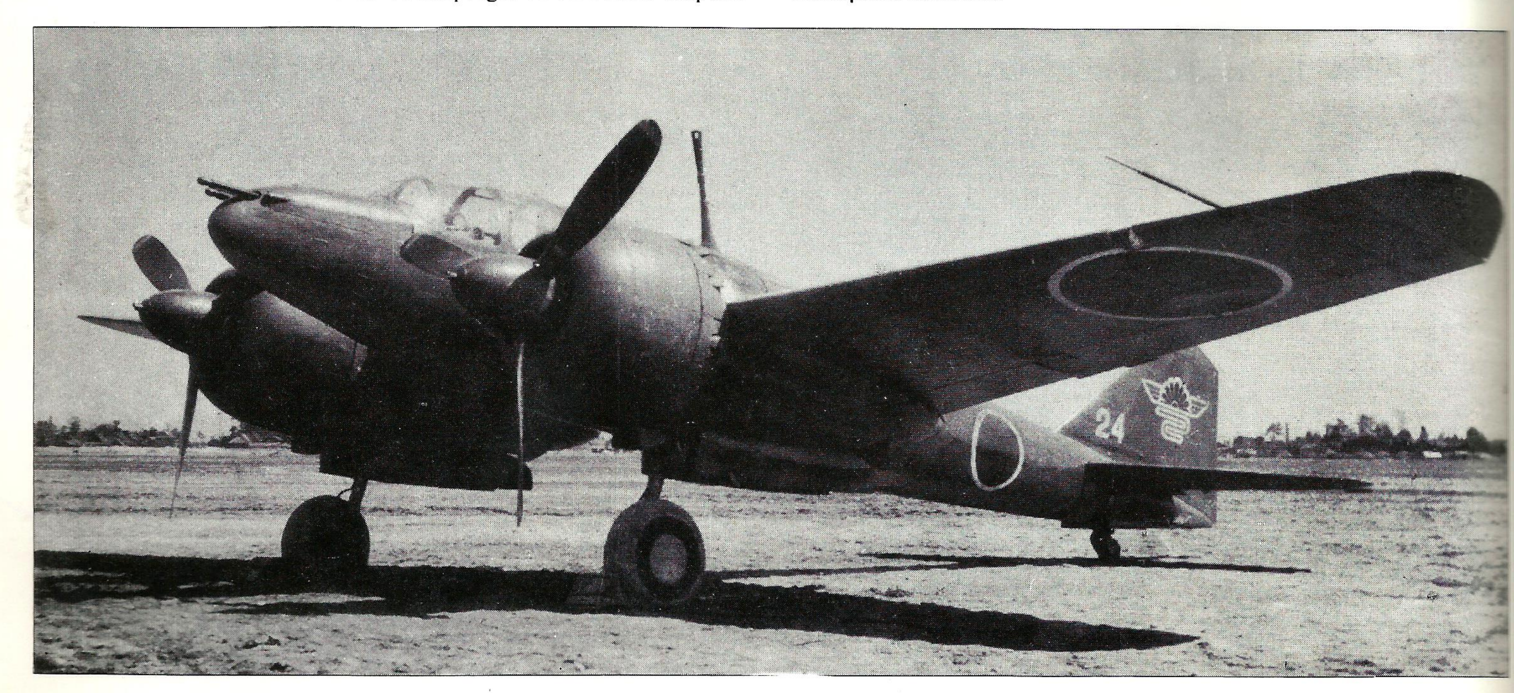
Mientras que los Aliados se veían obligados a utilizar aviones inadecuados en sus operaciones encubiertas de preguerra (por ejemplo, el transporte Lockheed 12 empleado por británicos y franceses en 1939-40 para fotografiar instalaciones militares en Alemania e Italia, y el Consolidated LB-30 adaptado por los norteamericanos para inspeccionar las islas japonesas en el Pacífico Occidental), el Ejército Imperial había sido lo suficientemente previsor al encargar el Ki-46, un avión especializado de reconocimiento estratégico cuyas prestaciones le hacían prácticamente inmune a la interceptación por parte de los obsoletos cazas que por entonces tenían desplegados en la zona los Aliados. Asignados a siete Dokuritsu Dai Shijugo Chutai (compañías independientes) en el verano de 1941, los Ki-46-II obtuvieron fácilmente la cobertura total de las áreas que los japoneses pretendían atacar a comienzos de la campaña del Pacífico. Por ejemplo, operando desde Camboya en octubre de 1941, esos aviones supervisaron las futuras zonas de desembarco en Malasia. Más tarde, en las vísperas de la gran ofensiva nipona, pequeños destacamentos de las Dokuritsu Dai Shijugo Chutai n.os 50, 51 y 81 fueron asignados a la 3.ª Hikoshidan (división aérea) para operar contra las fuerzas de la Commonwealth en Malasia, en tanto que destacamentos del 8.° Sentai (regimiento) y de la 76.ª Dokuritsu Dai Shijugo Chutai se encuadraron en la 5.ª Hikoshidan para actuar sobre las Filipinas. Otras compañías de Ki-46-II comenzaron a apoyar las operaciones en China a medida que se constituyeron nuevas unidades en Japón.

A partir de diciembre de 1941, las fuerzas japonesas iniciaron su rápida expansión a través de Malasia, las Filipinas y las Indias Orientales neerlandesas. Los Ki-46 desplegados en Timor empezaron a aparecer sobre el norte de Australia y, desde bases en Birmania y las islas Andamán, reconocieron áreas de la India. Las tripulaciones de los «Dinah» (como llamaban los Aliados al Ki-46), enfrentadas a modelos de prestaciones tan inferiores como los Hurricane y P-40, actuaron sin ningún problema y proporcionaron al alto mando japonés una valiosa información fotográfica de las instalaciones enemigas. Como la cobertura radárica aliada en el teatro no era suficiente, incluso la aparición de modelos mejores como los Spitfire y Lightning no alteró sustancialmente la situación.

Capacidad incrementada

Sin embargo, y en previsión de que la oposición aérea enemiga se incrementase, en mayo de 1942 el Koku Hombu había instruido a Mitsubishi para que iniciase una versión mejorada del Ki-46. Caracterizado exteriormente por una sección de proa rediseñada que comportaba una nueva cubierta sobre el asiento del piloto, sin el escalón entre el morro y la sección dorsal del fuselaje, el primero de los dos prototipos Ki-46-III voló en diciembre de 1942. Propulsado por dos motores Ha-112-II estabilizados a 1 250 hp a 5 800 m, el Ki-46-III alcanzaba una velocidad punta de 630 km/h a esa altitud. Puesto en producción junto al Ki-46-II (el perezoso ritmo de entrega del motor Ha-112-II impidió que se concentrase la producción en el nuevo modelo de avión), el Ki-46-III sirvió para incrementar la inmunidad de este tipo a la interceptación. Sin embargo, la mayor disposición de radares y de cazas mejores dio a finales de 1943 a los Aliados más oportunidades contra los «Dinah». Desgraciadamente para los pilotos japoneses, una versión más avanzada del Ki-46 (la Ki-46-IV que, con motores turboalimentados, había volado en febrero de 1944) no llegó a entrar en producción debido

Un diseño que no estuvo a la altura de las expectativas, el Ki-46-III Kai montaba una considerable potencia de fuego, con 200 cartuchos para los cañones de proa y ocho cargadores de 25 disparos para el cañón oblícuo, pero un régimen de trepada y una maniobrabilidad poco adecuadas echaron a perder sus posibilidades como interceptador a alta cota.



a que por entonces los japoneses daban mayor prioridad a la fabricación de los cazas necesarios para defensa de la metrópoli. Las pérdidas comenzaron a aumentar, pero el Ki-46-III, e incluso el ya viejo Ki-46-II, siguieron en activo durante la campaña de las Filipinas, en 1944-45, e insistieron en sus salidas de reconocimiento de las bases de las Superfortalezas Volantes en las Marianas durante 1944-45.

Cuando Japón se vio obligado a adoptar una postura defensiva, el cuartel general imperial aceptó la urgencia de desplegar interceptadores pesadamente armados para defender las islas metropolitanas de los bombarderos aliados. De acuerdo con ello, y como el Ki-46-III era 80 km/h más veloz que el por entonces caza bimotor normalizado del Ejército Imperial (el Kawasaki Ki-45 Kai-Ko), el Rikugun Kokugijutsu Kenkyujo (Instituto de Investigaciones Aerotécnicas del Ejército) recibió el encargo de desarrollar un caza interceptador a alta cota que utilizase la célula del rápido aparato de reconocimiento. Los trabajos de diseño de esta versión comenzaron en junio de 1943 y las modificaciones supusieron la eliminación del equipo fotográfico y la instalación de dos cañones de 20 mm en el morro y de uno de 37 mm tirando oblicuamente hacia arriba desde la sección central del fuselaje. Modificada en una de las líneas de montaje del Tachikawa Dai-Ichi Rikugun Kenkyujo (Primer Arsenal Aéreo del Ejército, en Tachikawa), la versión de interceptación recibió la designación *Kitai* de Ki-46-III Kai y la denominación militar de Caza de Defensa Aérea Tipo 100 del Ejército. Esta variante entró en servicio en octubre de 1944 y posteriormente operó con los Sentai n.os 28 y 106, la 16.a Dokuritsu Hikotai (ala independiente) y las Dokuritsu Dai Shijugo Chutai n.os 4, 16, 81, 82 y 83. El Ki-46-III Kai decepcionó frente a las incursiones diurnas de los B-29, ya que su régimen de trepada era insuficiente para un interceptador y era fácil presa para los artilleros de los polimotores a causa de su inexistente blindaje y a la ausencia de depósitos autosellantes. Más aún, como estaba desprovisto de radar de interceptación este modelo perdió su efectividad parcial cuando los B-29 comenzaron a actuar de noche.

Dictado también por el cambio de la situación militar, se propusieron también las versiones de ataque al suelo Ki-46-III Otsu, Ki-46-III Hei y Ki-46-IV Otsu, que debían utilizar células modificadas de las variantes Ki-46-III y Ki-46-IV. Sin embargo, la falta de tripulaciones, por no mencionar la de protección para los depósitos, supuso que sólo se construyesen unos pocos ejemplares, a finales de la guerra. Por el contrario, las primeras modificaciones de células Ki-46-II en triplazas de entrenamiento Ki-46-II Kai tuvieron éxito y unos pocos de esos aviones sirvieron junto a los Ki-46-I y Ki-46-II en el Shimoshizu Rikugun Hikogakuko.

Si bien el Ki-46 había defraudado en el papel de caza y de aparato de ataque al suelo, el Ejército Imperial no podía aducir ninguna queja referente a las versiones de reconocimiento. Ello se demuestra al constatar los débiles esfuerzos realizados para poner en producción los previstos sucesores del Ki-46, el Tachikawa Ki-70 y el Mitsubishi Ki-95. En el caso de los Aliados, el alto concepto que éstos tenían del «Dinah» se vio corroborado mediante la evaluación de algunos ejemplares capturados: los pilotos de la Unidad de Inteligencia Técnica Aérea comentaron de forma muy favorable sus prestaciones y características de pilotaje. Ello constituye un gran tributo a la previsión del mayor Fujita, que ya en 1937 había pedido un avión que fuese capaz de superar en un 25 % la velocidad del avión japonés más rápido de ese momento. La producción del Ki-46 ascendió a un total de 1 742 ejemplares, salidos todos ellos de la cadena de montaje que Mitsubishi tenía en Nagoya.

Variantes del Mitsubishi Ki-46

Ki-46: prototipos de un biplaza de reconocimiento propulsado por dos motores radiales de 14 cilindros Mitsubishi Ha-26-Ko, estabilizados a 680 hp en despegue y a 900 hp a 3 600 m, y equipados con hélices tripalas de velocidad constante

Ki-46-I: aviones de preserie, producidos con la denominación de **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 1 del Ejército;** con la excepción de cambios mínimos de equipo, estos aviones eran esencialmente idénticos a los prototipos; el operador de radio servía una ametralladora orientable Tipo 89 de 7,7 mm para la defensa trasera; la producción de los Ki-46 y Ki-46-I ascendió a 34 ejemplares

Ki-46-II: principal versión de producción, denominada **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 2 del Ejército;** difería del Modelo 1 en que estaba propulsado por motores más potentes y en que su capacidad de carburante había pasado de 1 490 a 1 675 litros mediante la adición de depósitos en los bordes de ataque alares; sus motores eran Mitsubishi Ha-102 estabilizados a 1 080 hp en despegue y a 1 055 hp a 2 800 m; mejoras introducidas progresivamente en el transcurso de la producción incluyeron el paso de un carburante de 87 octanos a otro de 92 y el refuerzo de los aterrizadores principales; su producción fue de 1 093 ejemplares

Ki-46-II Kai: designación *Kitai* asignada a una corta serie de Ki-46-II modificados en entrenadores de conversión; el depósito principal entre el piloto y el operador de radio perdió tamaño y capacidad a fin de dejar espacio para una segunda cabina sobreelevada y un parabrisas escalonado para el instructor; este tipo fue denominado **Entrenador Operacional Tipo 100 del Ejército**

Ki-46-III: tras la evaluación de dos prototipos, esta versión mejorada entró en producción como **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 3 del Ejército;** estaba propulsada por dos motores radiales de inyección directa Mitsubishi Ha-112-II estabilizados a 1 500 hp en despegue y a 1 250 hp a 5 800 m; modificaciones de importancia introducidas en este modelo comprendieron un parabrisas rediseñado de perfil integrado, el incremento de la capacidad interna de carburante a 1 895 litros, provisión para un depósito ventral lanzable de 460 litros y la eliminación de la única ametralladora; los aviones de serie tardía incorporaron también escapes individuales; se completaron 609 ejemplares

Ki-46-III Kai: conversión de caza del Ki-46-III, con dos cañones de tiro frontal Ho-5 de 20 mm en el morro y un cañón Ho-203 de 37 mm de tiro oblícuo hacia arriba, instalación ésta que perjudicaba la capacidad del depósito central del fuselaje; esta modificación fue concebida por el Rikugun Kokugijutst Kenkyujo y la producción de este **Caza de Defensa Aérea Tipo 100 del Ejército** asignada al Tachikawa Dai-Ichi Rikugun Kokusho

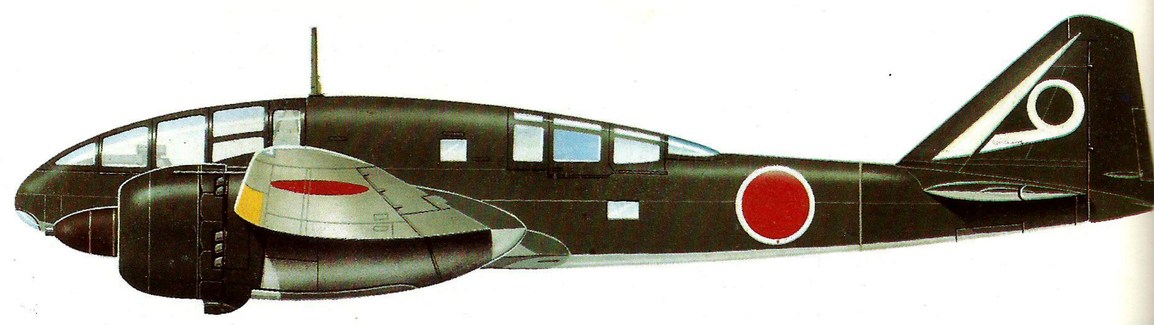
Ki-46-III Otsu y Hei: conversiones de células de Ki-46-III para obtener aviones de ataque al suelo necesarios para repeler invasiones; dos cañones de tiro frontal Ho-5 de 20 mm en el morro y, en la versión Hei, posibilidad de llevar bombas en soportes externos; sólo se completaron unos pocos Ki-46-III Otsu, designados **Avión de Ataque al Suelo Tipo 100 del Ejército;** el Ki-46-III Hei no pasó de la fase de proyecto

Ki-46-IV: último desarrollo del modelo de reconocimiento, propulsado por motores turboalimentados Mitsubishi Ha-112 Otsu-Ru que mantenían la potencia de proyecto de 1 250 hp hasta los 8 200 m; se evaluaron cuatro prototipos pero la producción del Ki-46-IV, al que los militares denominaron **Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 4 del Ejército,** no llegó a materializarse; de la misma forma, tampoco se pudo poner en marcha la construcción en serie de dos propuestas de interceptación y de ataque al suelo, cuyo armamento correspondía, respectivamente, al de las variantes Ki-46-III Kai y Ki-46-III Hei

Corte esquemático del Mitsubishi Ki-46-III

1 Luz navegación estribor
2 Borde marginal estribor
3 Larguero delantero alar
4 Larguero maestro
5 Larguero trasero auxiliar
6 Alerón estribor
7 Articulaciones alerón
8 Carenado articulación mando alerón
67 Acristalamiento trasero (fijo) cubierta
68 Soporte apoyacabeza
69 Mástil antena
70 Revestimiento dorsal
71 Depósito maestro fuselaje
72 Asideros acceso
73 Larguero cabina
74 Tubos conducción carburante
75 Anillos fijación cámara sección central
9 Compensador fijo alerón
10 Registros acceso
11 Varillas mando
12 Depósito carburante borde ataque
13 Puntos acceso y llenado
14 Costilla maestra
15 Larguero central
16 Depósito central carburante
17 Depósito trasero carburante
18 Perfil flap
19 Sección externa flap estribor
20 Carenado trasero góndola estribor
21 Depósito trasero sección interna alar
22 Depósito central sección interna alar
23 Paneles góndola
24 Acceso
25 Miembro bancada motor
26 Flaps refrigeración
27 Ranura escape
28 Carenado anular interno capó
29 Conducto admisión aire
30 Ranura toma aire
31 Ojiva
32 Hélice tripala
33 Mordaza arranque
34 Buje hélice
35 Reductor hélice
36 Capó anular
37 Motor radial Mitsubishi Ha-112
38 Colector escapes
39 Acristalamiento proa, de perfil integrado
40 Revestimiento protector interior
41 Sección fija acristalamiento
42 Paneles morro
43 Luz delantera aterrizaje
44 Rueda estribor
45 Acceso proa y (opcional) abertura para cámara
46 Depósito carburante proa (opcional)
47 Cuaderna delantera fuselaje
48 Pedales timón dirección
49 Palanca mando
50 Mando gases
51 Palanca ajuste asiento
52 Volante mando
53 Alojamiento compás
54 Panel eléctrico estribor
55 Sección deslizable cubierta cabina
56 Apoyacabeza
57 Blindaje dorsal piloto (13 mm)
58 Asiento y arneses piloto
59 Tubo oxígeno
60 Estructura soporte asiento
61 Articulación varilla mando
62 Raíz borde ataque
63 Unión larguero delantero alar a cuaderna fuselaje
64 Sección central larguero maestro
65 Varillas accionamiento mandos alares
66 Guía cubierta
76 Panel ventral deslizable
77 Palanca accionamiento panel ventral
78 Acristalamiento ventral
79 Comportamiento sección central
80 Estiba cámara sección central
81 Cuaderna soporte
82 Estructura fuselaje
83 Luz dorsal identificación
84 Antena
85 Acometida antena
86 Instalación radio
87 Soportes amortiguadores vibración
88 Ventanilla lateral sección central
89 Instalación cámara principal reconocimiento
90 Cabina trasera
91 Acristalamiento fijo
92 Sección deslizable cubierta
93 Costillas cubierta
94 Mamparo trasero
95 Guía cubierta
96 Alojamiento ametralladora (eliminada en esta versión)
97 Acristalamiento terminal cubierta
98 Revestimiento fuselaje
99 Estructura fuselaje
100 Cuadernas fuselaje
101 Cables mando superficies cola
102 Tubo izamiento

El profundo rediseño de la sección de proa fue el principal rasgo distintivo del Ki-46-III, una versión en la que se mejoraron las prestaciones y se aumentó la autonomía a seis horas mediante el incremento de la capacidad de combustible. El ejemplar de la ilustración fue uno de los construidos con escapes individuales para los motores, disposición que aumentaba el efecto de empuje de los gases.



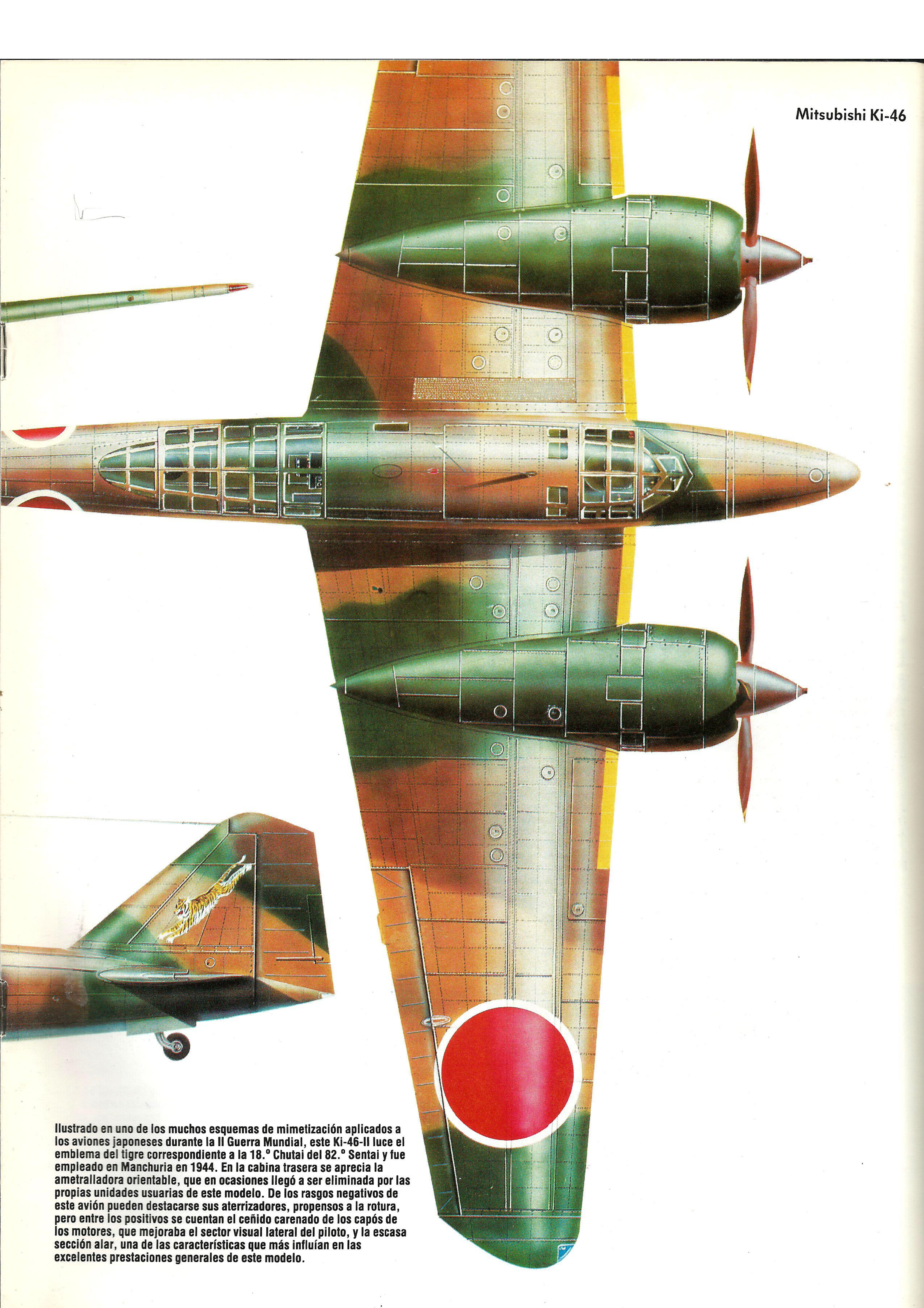
103 Carenado encastre deriva
104 Estabilizador estribor
105 Contrapeso timón profundidad
106 Timón profundidad estribor
107 Articulación timón profundidad
108 Borde ataque deriva
109 Larguero delantero deriva
110 Estructura deriva
111 Fijación antena
112 Contrapeso timón dirección
113 Articulación superior timón dirección
114 Estructura timón dirección
115 Compensador timón dirección
116 Mando timón dirección
117 Carenado articulación control compensador
118 Puntual timón dirección
119 Sección inferior fuselada timón dirección
120 Luz navegación cola
121 Compensador timón profundidad
122 Articulación control compensador
123 Estructura timón profundidad
124 Articulación timón profundidad
125 Contrapeso timón profundidad
126 Estructura estabilizador
127 Larguero delantero estabilizador
128 Cables de control
129 Costillas
130 Miembro integral fuselaje-largueros delanteros deriva y estabilizadores
131 Guía retracción aterrizador caudal
132 Amortiguador
133 Martinete retracción aterrizador caudal
134 Estructura soporte
135 Aterrizador caudal, retráctil
136 Puertas aterrizador
137 Revestimiento ventral fuselaje
138 Larguero inferior
139 Acceso primeros auxilios
140 Registro acceso e inspección
141 Revestimiento fuselaje
142 Estribo retráctil acceso tripulación
143 Carenado borde fuga encastre alar
144 Estructura sección interna flap
145 Carenado terminal góndola babor
146 Sección externa flap babor
147 Perfil del flap
148 Articulaciones alerón
149 Compensador fijo alerón
150 Estructura alerón babor
151 Carenado articulación control alerón
152 Estructura borde marginal babor
153 Luz navegación babor
154 Larguero delantero
155 Tubo pitot
156 Costillas alares
157 Estructura alar
158 Registros acceso
159 Larguero maestro alar
160 Depósito carburante en borde ataque
161 Puntos llenado e inspección
162 Depósito central alar
163 Depósito trasero alar
164 Formeros góndola
165 Mamparo/cuaderna
166 Fijación bancada anular motor
167 Depósito aceite góndola babor
168 Ranuras escape
169 Depósito central sección interna alar
170 Depósito trasero sección central alar
171 Fijación larguero maestro alar
172 Fijación larguero delantero alar
173 Costillas borde ataque
174 Estructura capó motor
175 Cuaderna capó
176 Bancada anular motor
177 Martinete retracción aterrizador
178 Flaps refrigeración
179 Articulación para aterrizador
180 Miembro inferior soporte bancada motor
181 Escape
182 Puerta aterrizador
183 Pata aterrizador
184 Rueda babor
185 Eje
186 Cable freno
187 Articulación amortiguación
188 Pata amortiguadora
189 Toma inferior aire
190 Capó anular motor
191 Carenado interno motor
192 Alojamiento reductores hélice
193 Hélice tripala Sumitomo
194 Ojiva
195 Mordaza arranque
196 Buje hélice
197 Conducto admisión aire
198 Ranura toma aire
199 Soporte depósito ventral
200 Depósito ventral auxiliar carburante, 460 litros



Mitsubishi Ki-46

Especificaciones técnicas

Mitsubishi Ki-46 II
(Avión de Reconocimiento Tipo 100 Modelo 2 del Ejército)
Tipo: bimotor biplaza de reconocimiento
Planta motriz: dos motores radiales, de 14 cilindros en doble estrella, Mitsubishi Ha-102 (Ejército Tipo 1), de 1 050 hp de potencia unitaria nominal
Prestaciones: velocidad máxima 600 km/h, a 5 800 m; velocidad de crucero 425 km/h, a 4 000 m; trepada a 8 000 m en 17 minutos 58 segundos; techo de servicio 10 700 m; alcance máximo 2 470 km
Pesos: vacío 3 260 kg; máximo en despegue 5 800 kg
Dimensiones: envergadura 14,70 m; longitud 11,00 m; altura 3,88 m; superficie alar 32,00 m^2
Armamento: una ametralladora móvil Tipo 89 de 7,7 mm para la defensa trasera



Ilustrado en uno de los muchos esquemas de mimetización aplicados a los aviones japoneses durante la II Guerra Mundial, este Ki-46-II luce el emblema del tigre correspondiente a la 18.º Chutai del 82.º Sentai y fue empleado en Manchuria en 1944. En la cabina trasera se aprecia la ametralladora orientable, que en ocasiones llegó a ser eliminada por las propias unidades usuarias de este modelo. De los rasgos negativos de este avión pueden destacarse sus aterrizadores, propensos a la rotura, pero entre los positivos se cuentan el ceñido carenado de los capós de los motores, que mejoraba el sector visual lateral del piloto, y la escasa sección alar, una de las características que más influían en las excelentes prestaciones generales de este modelo.

Escuadrones de la RAF

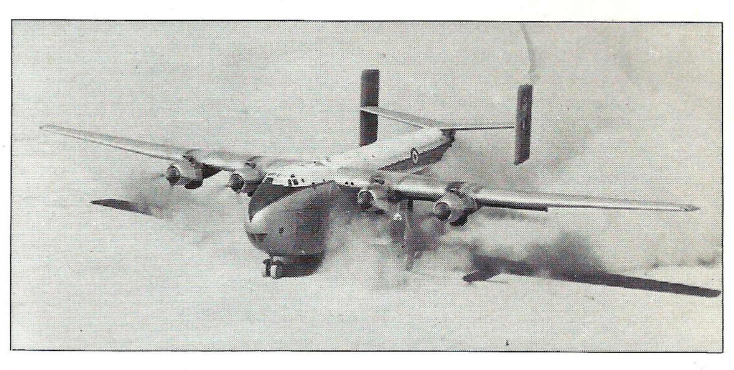
53.° Squadron (continuación)

El Consolidated Liberator era el avión antisubmarino más efectivo ahora disponible y el 53.° Squadron esperó hasta poder reequiparse con él, utilizando mientras los Armstrong Whitworth para mantenerse ocupado. Los primeros Liberator llegaron al escuadrón en mayo de 1943, y un mes después comenzó las patrullas en su antiguo terreno favorito, el golfo de Vizcaya. Entonces, los alemanes estaban empleando grupos de bimotores Junkers Ju 88 para atacar a los aviones del Mando costero y el escuadrón se vio obligado a librar bastantes combates y consiguió destruir algunos de los atacantes. Al acabar el año, el reflector Leigh comenzó a entrar en servicio con el Mando Costero para facilitar los ataques antisubmarinos nocturnos y el escuadrón fue temporalmente retirado de las operaciones para que pudiese perfeccionar esa técnica. En diciembre estaba empleando sus Liberator por la noche y a menudo llevaba a cabo vuelos lanzadera a Gibraltar para regresar de día y atacar algún submarino por el camino.

El escuadrón se centró en los accesos occidentales durante 1944 y realizó un gran número de ataques a U-boote en este período, hundiendo algunos de ellos. Estas operaciones se llevaron a cabo de noche con la ayuda del reflector Leigh, y hasta la primavera de 1945 el 53.° no volvió a las operaciones diurnas. Por entonces tenía su base en Islandia y su trabajo incluía reconocimientos meteorológicos y patrullas ocasionales sobre icebergs.

Al terminar la guerra en Europa, el escuadrón volvió a Gran Bretaña, acabó por ser transferido al Mando de Transporte y se modificaron sus Liberator para trasladar tropas desde y hacia la India. El 53.° operó en ese cometido, con éxito, durante un año hasta el 15 de junio de 1946, en que fue disuelto en Upwood. Sin embargo, el 1 de noviembre de 1946, el 187.° Squadron fue reconvertido en el 53.° en Netheravon. Se trataba ahora de otro escuadrón de transporte, pero el nuevo 53.° volvió a su antigua función de apoyo al Ejército, para lo que entró a formar parte del 46.° Group, encargado de suministrar transporte a las operaciones del Ejército. Utilizó Douglas Dakota para esta función, que en algunas ocasiones supuso también el remolque de planeadores, al menos al principio. Esto lo llevó a participar en vuelos continentales y después, en 1948, a tomar parte en el puente aéreo de Berlín.

Sin embargo, los aviones del escuadrón fueron pronto transferidos a otras unidades equipadas con Dakota y el 53.° fue disuelto en Waterbeach el 31 de julio de 1949. Un nuevo 53.° Squadron se constituyó al día siguiente en Topcliffe. Tras equiparse con Handley Page Hastings, comenzó a cubrir las rutas de larga distancia del Mando de Transporte a través de Oriente Medio y la India hacia Extremo Oriente. Como parte de la fuerza de Hastings, también se vio envuelto en operaciones de auxilio aéreo, tales como evacuación de ciudadanos en áreas hostiles y también en lanzamiento de paracaidistas en la campaña de Suez en 1956. Este fue el canto del cisne del 53.° con los Hastings, pues rápidamente se convirtió en la segunda unidad equipada con el transporte pesado Blackburn Beverley, en enero de 1957. Éste fue usado tanto en las rutas como en apoyo al Ejército, gracias a sus fenomenales prestaciones de despegue y aterrizaje cortos para semejante avión. Pero una serie de restricciones económicas comenzó a caer sobre la RAF en los años sesenta y el 53.° fue disuelto en Abingdon el 28 de junio de 1963 y acabó absorbido por el 47.° Squadron.



Los cuatro motores Centaurus de un Blackburn Beverley C.Mk 1 del 53.° Squadron en Adén levantan una pequeña tormenta de arena. El 53.° Squadron utilizó los Beverley durante seis años, hasta que la unidad se fusionó en 1963 con el 47.° Squadron. El Beverley era por entonces el avión más grande de la RAF (foto MoD).

El escuadrón siguió destinado al transporte pesado, pues el 1 de noviembre de 1965 se volvió a formar en Fairford con el Short Belfast C.Mk1. Este enorme aparato, capaz de llevar más carga, y de mayor tamaño que cualquier otro avión de la RAF, sirvió solo en el 53.°. Realizó vuelos por todo el mundo, transportando helicópteros, misiles, vehículos y todo lo necesario para ayudar a las fuerzas británicas en donde lo necesitasen. El escuadrón operó con diez aviones durante once años, y aún les quedaban muchos más años de servicio cuando por otra restricción en la defensa el 53.° fue disuelto en Brize Norton el 14 de setiembre de 1976.

El 53.° fue la única unidad que operó con el Short Belfast, el primer avión británico diseñado desde el principio para el transporte militar de largo alcance. El 53.° fue disuelto en 1976 y sus aviones fueron desguazados o vendidos. Así perdió la RAF uno de sus elementos más valiosos.



54.° Squadron

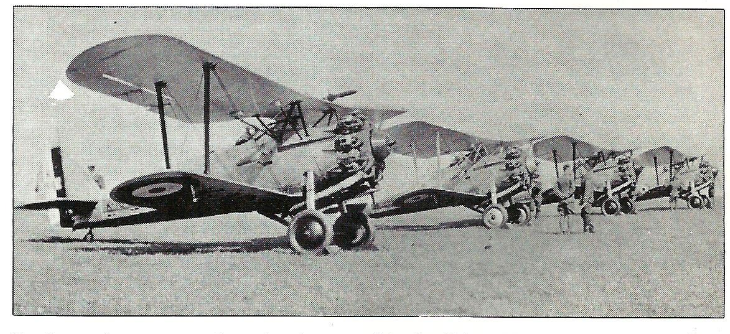


Al principio se pensó que el 54.° Squadron, formado en Castle Bromwich el 15 de mayo de 1916, fuese una unidad de la Defensa Metropolitana, encargada de la protección de Birmingham, Coventry, Nottingham y Lincoln; de hecho, la unidad empezó así, pero al mes siguiente un cambio administrativo obligó al escuadrón a suministrar un núcleo al 38.° Squadron, reformado el 14 de julio para incorporarse en la Defensa Metropolitana, y el 54.° entonces se preparó para ser trasladado a Francia, reequipándose con Sopwith Pup en setiembre y llevándolos a Francia el 24 de diciembre de 1916.

El Pup dio al escuadrón la igualdad con los cazas alemanes de aquella época y el 54.° se labró rápidamente una buena reputación en los combates individuales. También se centró en ataques a los globos cautivos enemigos en la batalla de Arrás, a comienzos de 1917, para seguir aquel año en la lucha en Messines, Ypres y Cambrai. Hacia el final del año, los Pup fueron dotados con una ametralladora adicional sobre la sección central alar y con bombas bajo el fuselaje, pero el avión era demasiado ligero para aguantar ese peso extra. En diciembre de 1917 el Pup fue sustituido por el Sopwith Camel. Este modelo fue usado por el escuadrón durante una gran parte de 1918 en operaciones con el 5.° Ejército, ocupándose en febriles ataques a baja altura durante la fructífera ofensiva alemana de marzo y, otra vez, al final de la ofensiva aliada en otoño.

Tras el armisticio, el escuadrón permaneció en Alemania hasta febrero de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto en Yatesbury el 25 de octubre de 1917.

El 54.° se formó de nuevo en Hornchurch el 15 de enero de 1930; utilizó aviones Armstrong Whitworth Siskin Mk IIIDC hasta la llegada de sus Bristol Bulldog en el verano. Durante el



Con los motores en marcha antes de una salida, los Bristol Bulldog Mk IIA del 54.° Squadron en Hornchurch, a comienzos de los años treinta. Por entonces se había asignado al escuadrón una banda amarilla como distintivo, muy impopular por sus connotaciones de cobardía. Más tarde se cambió por una divisa blanca y roja.



Ejercicio de defensa aérea en Hornchurch, en 1938. Con asistencia de la prensa, los pilotos del 54.° corren hacia sus Gloster Gladiator para simular una alerta. Nótese que por entonces cada Gladiator llevaba su propia versión de la decoración de la deriva (foto John D. R. Rawlings).

estío siguiente se preparó lo suficiente para poder presentarse en el festival de la RAF en Hendon. Su primer esquema de insignia individual fue, oficialmente, una banda amarilla a lo largo del fuselaje, pero las connotaciones de ese color no eran del agrado del escuadrón y, por eso, se cambió a una banda roja con faja diagonales blancas.

En 1936 los Bulldog fueron reemplazados por los Gloster Gauntlet, que se quedaron con el escuadrón menos de un año, pues en 1937 fue reequipado con los Gloster Gladiator, antes de prepararse para la guerra y recibir en marzo los Supermarine Spitfire.

El 54.° pasó a ser operacional a la vez que estalló la II Guerra Mundial y efectuó su primera patrulla el 6 de setiembre. Hubo poco trabajo durante la «falsa guerra», aunque en febrero de 1940 una patrulla de tres aviones derribó un Heinkel He 111 en la costa de North Kent. Sin embargo, en mayo el escuadrón se vio envuelto en una gran actividad con patrullas a través de Bélgica para cubrir la evacuación de las tropas en Dunkerque. Desde entonces, la unidad estuvo luchando todo el tiempo, pues la Luftwaffe volvió su atención al canal de la Mancha, el estuario del Támesis y, después, al sudeste de las islas durante la batalla de Inglaterra. Excepto durante dos períodos de descanso (de una semana cada uno), el escuadrón se lanzó de lleno a todos los combates de dicha batalla, hasta el 3 de setiembre, en que no sólo el 54.° estuvo a punto de desaparecer como unidad operativa, sino que su base en Hornchurch fue duramente bombardeada. Se retiró a Yorkshire y se reequipó, volviendo a Hornchurch en febrero de 1941. A su vuelta, emprendió salidas ofensivas, tomando parte en las patrullas del canal y en las misiones de escolta a bombarderos en las incursiones sobre Francia. Durante la primavera, el verano y el otoño de 1941, el escuadrón se dedicó a la ofensiva, retirándose a Escocia durante el invierno. Allí realizó patrullas de convoyes y de defensa costera durante ocho fatigosos meses antes de ser retirado para su despliegue en ultramar.

El escuadrón zarpó a Gran Bretaña en junio de 1942 y llegó a Australia tres meses después, siendo el primer escuadrón de la RAF con base allí. El propósito era ayudar a los australianos a defender el norte de su país de un posible ataque japonés, y el escuadrón se estableció en Darwin. En enero de 1943 ya era operacional y realizó escoltas de convoyes e interceptaciones contra las incursiones aéreas japonesas. El 6 de febrero la unidad consiguió su primera victoria sobre los nipones, y al mes siguiente fueron destruidos seis aparatos. Durante casi todo 1943 hubo una sucesión constante de incursiones para el 54.°, pero cuando el enemigo se centró en bombardeos nocturnos al escuadrón le resultó imposible contenerlos.

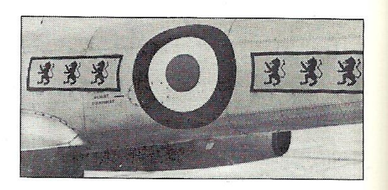
En 1944 el escuadrón volvió a la ofensiva mediante salidas de ataque al suelo y también cubriendo en mayo las operaciones de tierra que tenían lugar en el golfo de Exmouth. Conforme el año avanzaba, la actividad disminuyó hasta desaparecer, y durante el resto del año el 54.° estuvo en Darwin. Enseguida volvió a Melbourne, donde fue disuelto en 1945.

A fin de conservar un escuadrón tan veterano en la RAF de posguerra, el 183.° Squadron de Chilbolton fue rebautizado 54.° Squadron el 15 de noviembre de 1945. Ahora estaba equipado con el caza Hawker Tempest F.Mk 2 y parte de su función, además de la defensa de las islas, consistía en adiestrar pilotos en este modelo para escuadrones equipados con el mismo y desplegados en la India. A mediados de 1946, el 54.° se trasladó a Odiham y se reequipó con el de Havilland Vampire F.Mk 1 al terminar el año para formar parte de la primera ala Vampire en el país. En este ala, el 54.° fue el primero en utilizarlo de noche, aumentando así la utilidad de este caza a reacción monoplaza. Al reequiparse con la versión F.Mk 3 del Vampire, se labró fama en la historia de la RAF convirtiéndose en el primer escuadrón que volaba en un reactor a través del Atlántico.

Durante los años cincuenta, Odiham era una de las principales estaciones de caza del Sur de Gran Bretaña, y el 54.° recibió sucesivos modelos, como el Gloster Meteor en 1952 y el Hawker Hunter en 1955, y fue uno de los primeros escuadrones que empleó ese caza transónico. Retuvo los Hunter durante mucho tiempo, cambiando al papel de ataque al suelo con este modelo en 1960 y entrando a formar parte del 38.° Group, dedicado a mantener el apoyo al Ejército.

El escuadrón mantuvo este modelo y esta función durante los años sesenta, mandando destacamentos a ultramar para prepararse a combatir a donde fuese requerido en virtud de la estrategia de la época. En 1963 pasó a ser operacional una vez más, viéndose involucrado en las acciones en el protectorado de Adén para contener las incursiones desde Yemen. El 1 de setiembre de 1969 el escuadrón se disolvió para convertirse en el 4.° Squadron (Echelon) y, el mismo día, un nuevo 54.° se formó en Coningsby con McDonnell Douglas Phantom FGR. Mk 2, avión para ataque al suelo. Por primera vez en su historia, el 54.° tuvo aviones con tripulación de más de un miembro, el navegante.

Con este potente avión de ataque, el escuadrón sirvió cinco años y empleó la mayor parte de ese tiempo en destacamentos a ultramar, aunque cada vez fueron menos debido a la gradual retirada de la RAF de sus bases de ultramar. El 23 de abril de 1974 el escuadrón se disolvió nuevamente en Coningsby, formándose otro 54.° previamente en Lossiemouth el 29 de marzo de 1974 en la misma función pero equipado con el SEPECAT Jaguar GR.Mk 1: se había librado de los navegantes. Desde entonces, el escuadrón ha formado parte del ala de ataque al suelo de Gran Bretaña, asignada a la OTAN, de Coltishall. Equipado todavía con el Jaguar, participa en todos los ejercicios de la Alianza y del país y opera también desde bases extranjeras junto a otros escuadrones de la OTAN.



En la época del Desfile de la Coronación de 1953, el 54.° introdujo un emblema de prominentes leones rampantes en sus Meteor F.Mk 8 (foto Robbie Shaw).

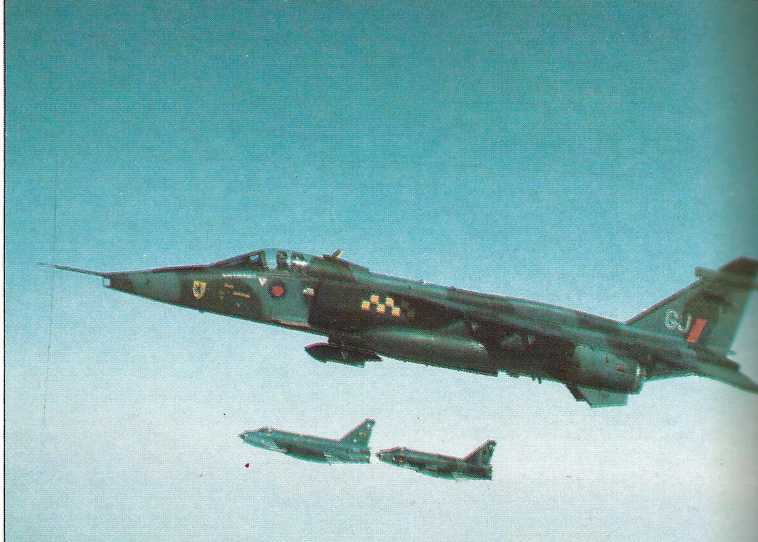


El emblema del león del 54.° combina elementos de las armas de Francia y de Flandes, escenarios de las batallas del 54.° durante la I Guerra Mundial.

El escuadrón mantuvo su despliegue a nivel mundial al reequiparse con el Phantom FGR.Mk 2 en los años setenta. Para ello adoptó el repostaje en vuelo; en la fotografía aparece uno de sus Phantom recibiendo carburante de un Victor.



El avión utilizado actualmente por el 54.° Squadron es el SEPECAT Jaguar GR.Mk 1, desde Coltishall (Norfolk). Las bandas en damero azul y amarillo han sido durante mucho tiempo la insignia de los cazas del 54.° (foto Malcolm English).



55.º Squadron



El 55.º Squadron se formó en Castle Bromwich para fines de adiestramiento el 27 de abril de 1916 y se equipó con varios modelos estándar de instrucción elemental y avanzada. A comienzos de 1917 se le asignó un papel operacional, entrenándose para ir al frente de Francia como escuadrón de reconocimiento y se equipó con Airco D.H.4. Así, se trasladó a Francia a comienzos de marzo, convertido en el primer escuadrón desplegado en el continente con ese modelo de avión. Estableció una rutina de vuelo tras las líneas enemigas para el reconocimiento fotográfico de posibles objetivos y, tras el revelado de las fotos, llevar a cabo incursiones de bombardeo.

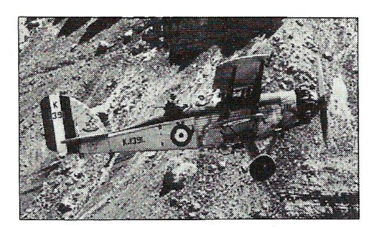
En octubre de 1917 el 55.º fue transferido a la 41.ª Ala, que era la primera unidad en servicio destinada al bombardeo estratégico. El escuadrón voló más lejos que nunca, guiando incursiones a muchas ciudades importantes de Alemania. La 41.ª Ala se amplió hasta formar la Fuerza Aérea Independiente y el escuadrón continuó sus bombardeos hasta el armisticio, momento en el que había soltado 161 toneladas de bombas. Con la guerra terminada, la unidad se dedicó durante un tiempo al transporte postal en Alemania, antes de volver a Gran Bretaña en cuadro en enero de 1919. Fue disuelta en Shotwick (Sealand) el 22 de enero de 1919.

El 1 de febrero de 1920, el 142.º Squadron de Suez se convirtió en el 55.º y la unidad empezó un largo período de servicio en Oriente Medio. Fue equipada con de Havilland D.H.9, aunque al cabo de pocos meses éste dejó paso al D.H.9A, más seguro. Inmediatamente salió de Egipto para entrar en servicio activo con el Ejército del mar Negro, para defender los Dardanelos de los nacionalistas turcos. Tras dos meses de vigilancia en esa área se trasladó a Iraq, donde sirvió hasta la II Guerra Mundial. Como parte del Ala de Mesopotamia, contribuyó a mantener la paz en Iraq y fue requerido frecuentemente para incursiones contra las bases de las tribus que intentaban provocar la insurrección en Iraq. Tras el D.H.9A vino el Westland Wapiti y, después, el Vickers Vincent, y todos ellos se emplearon en el mismo cometido de patrulla. Así el 55.º raramente disfrutó de la paz desde 1920 hasta 1939. En agosto de 1939, sin embargo, el esquadrón salió de Iraq para Egipto para fortalecer las fuerzas desplegadas en previsión a la posible entrada de los italianos en la guerra.

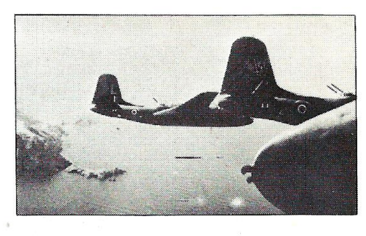
Cuando los italianos entraron en la guerra en junio de 1940, el escuadrón comenzó a atacar las instalaciones enemigas en Libia y fue la primera unidad que soltó bombas sobre ellas. Se hicieron tanto bombardeos como reconocimientos sobre el desierto occidental durante los doce meses siguientes, y en 1941 el 55.º fue el único escuadrón dejado en aquel área tras haberse destinado los otros escuadrones de bombardeo a la lucha en Grecia. Se mantuvo sólo en la ofensiva hasta que Creta hubo caído. De 1941 en adelante, hasta 1942, el escuadrón siguió en la brecha, dedicándose cada vez más a la navegación enemiga conforme la RAF intentaba negar el uso de los puertos norteafricanos a los convoyes del Eje.

En marzo de 1942 el 55.º se retiró a Egipto para un descanso y para remplazar sus Bristol Blenheim por los Martin Baltimore. Tras prepararse en este modelo, el 55.º volvió a las batallas en el desierto occidental en julio de 1942 y combatió sin tregua, sobre todo al estallar la batalla de El Alamein, en octubre de 1942, realizando 352 salidas en diez días. A medida que los ejércitos aliados atacaban hacia el oeste, el 55.º siguió bombardeando a la cabeza del avance hacia Tunicia, donde el 55.º siguió con los bombardeos hasta la rendición de alemanes e italianos en 1943.

Conforme Italia iba siendo liberada, el escuadrón fue trasladando allí sus bases y pasó el resto de la guerra atacando objetivos tácticos día y noche, la mayoría relacionados con vías de comunicación, como carreteras, tendidos ferroviarios y la navegación. El escuadrón voló más lejos en 1944 y encontró muchos blancos mientras apoyó a las fuerzas de Tito en Yugoslavia. Aquel año se reequipó con Douglas Boston.



En 1931 el D.H.9A fue remplazado por el Westland Wapiti. El avión de la fotografía, tomada sobre Govanda el 17 de junio de 1932, lleva el viejo emblema extraoficial del 55.º en la deriva. El Wapiti continuó en el papel de vigilancia en Iraq hasta que en 1937 llegaron al escuadrón los Vincent.



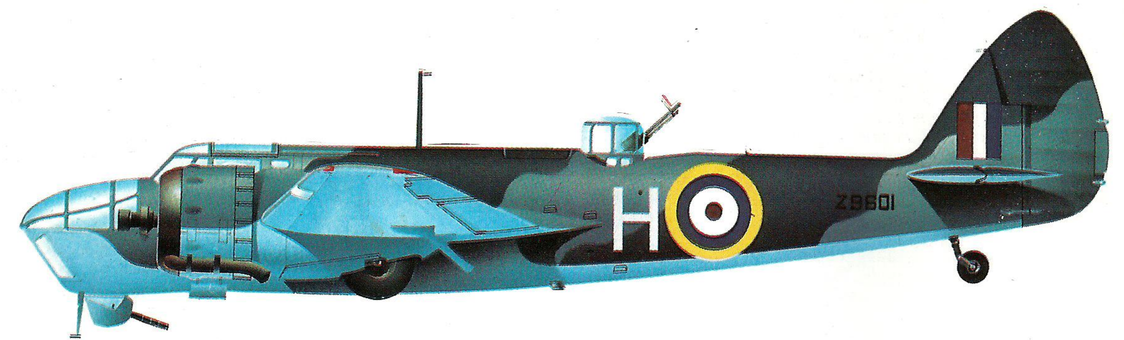
Dos Douglas Boston Mk IV del 55.º Squadron en vuelo sobre unas islas griegas en la inmediata posguerra. El escuadrón estuvo estacionado en Hassani, en Grecia, hasta noviembre de 1946 para sofocar las fuerzas revolucionarias de la ELAS que actuaban en la zona (foto John D.R. Rawlings).

Al terminar la II Guerra Mundial el escuadrón se trasladó a Grecia para sofocar a las guerrillas comunista. El escuadrón sirvió allí alrededor de un año, empleando de Havilland Mosquito los últimos meses antes de ser disuelto en Hassani el 1 de noviembre de 1946.

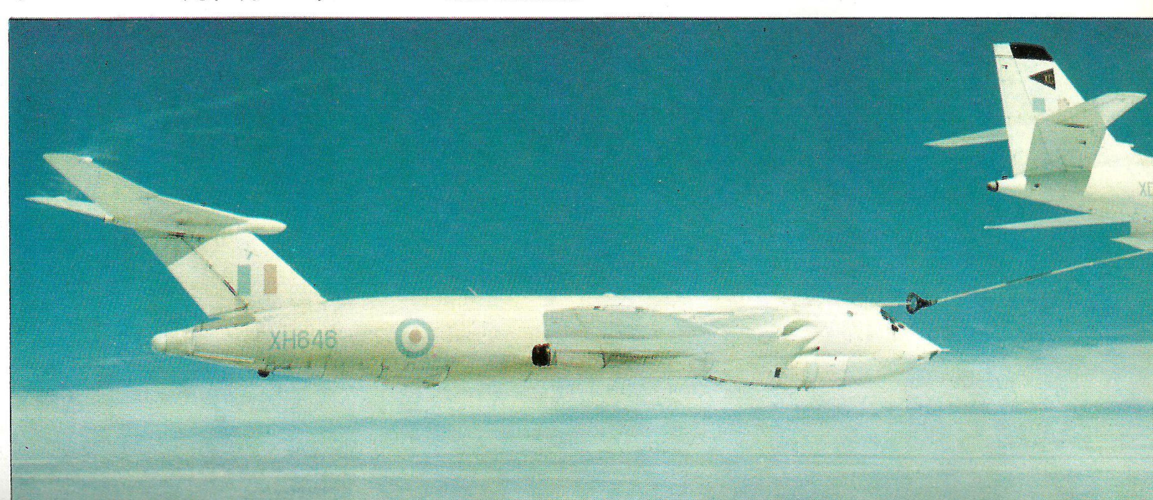
El 55.º se formó de nuevo catorce años después, y fue en Gran Bretaña, por vez primera desde 1920. La base era ahora Honington y se constituyó como parte de la segunda ala de Handley Page Victor B.Mk 1. Con estos bombarderos formó parte de la disuasión nuclear de Gran Bretaña y llevó a cabo innumerables salidas de adiestramiento a gran altura para el caso de que pudiera ser necesitado operacionalmente. En 1964 cambió a misiones a baja cota, ya que el avance de las prestaciones de los radares en el Este obligó concluir que los bombarderos a gran altura nunca alcanzarían sus objetivos. Así, el 55.º hubo de entrenarse a volar a baja cota con sus Victor.

Poco después de esto, sin embargo, la fuerza de bombarderos Vickers Valiant fue inmovilizada en tierra al descubrirse fallos estructurales en los largueros alares. Ello dejó a la RAF sin capacidad de repostaje de combustible en vuelo y, así, los Victor de Honington fueron rápidamente convertidos en aviones cisterna y transferidos en 1965 a la base de la RAF de Marham para ese tipo de cometido.

Desde entonces ha permanecido integrado en la flota de aviones cisterna de la RAF. Las prestaciones del Victor K.Mk 1A como avión cisterna se veían limitadas en ambientes calurosos y cuando el Victor B.Mk 2 fue dado de baja como bombardero, fue también convertido en avión cisterna. El 55.º recibió el primer ejemplar del nuevo modelo en el verano de 1975 y ha soportado el peso de su gran responsabilidad en la RAF durante la década pasada. Además de proveer una fuerza de aviones cisterna para permitir que los cazas pudiesen mantener largas patrullas de combate aéreo sobre el mar del Norte, los Victor del 55.º Squadron fueron intensamente utilizados para repostar en vuelo a todos los aviones británicos movilizados para la guerra de las Malvinas. Hoy sigue, con su escuadrón hermano, el 57.º, formando parte de la fuerza de aviones cisterna de la RAF.



Un Blenheim Mk IV del 55.º Squadron con un camuflaje mediterráneo en tonos de azul. A comienzos de 1942 el escuadrón operaba desde Fuka (Egipto) y en mayo recibió los Martin Baltimore.



Durante los años sesenta, el 55.º tuvo su base en Honington como parte de la segunda ala de bombarderos Victor de disuasión nuclear. A sus Victor se les encomendó operar a nivel mundial apoyadas por los cisterna Vickers Valiant, con base en Marham; cuando los Valiant fueron retirados, el 55.º tomó a su cargo la función de repostaje en vuelo (foto MoD).

56.° Squadron



El 56.° Squadron se formó en Gosport el 8 de junio de 1916 a partir de un núcleo del 28.° Squadron que por entonces era una unidad de la Defensa Metropolitana. Equipado con varios modelos de aviones de adiestramiento y de defensa aérea durante algún tiempo, fue transferido a London Colney ese mismo mes. Su conversión en una unidad de combate fue bastante larga, pues además hubo de encargarse de introducir al servicio un nuevo caza de la Royal Air Factory. Era el S.E.5, el mejor construido en Farnborough y que entró en activo en marzo de 1917. Al mes siguiente el 56.° partió a ultramar y realizó su primera patrulla ofensiva el 23 de abril. El primer día, el capitán Albert Ball abatió dos enemigos, lo que no era un mal comienzo. Dos semanas después Ball fue abatido pero por entonces el 56.° ya seguía sus pasos. Fue destinado a la batalla de Messines, en la que estuvo duramente ocupado descendiendo a baja cota para atacar a las tropas, para lo que el S.E.5 se reveló soberbio.

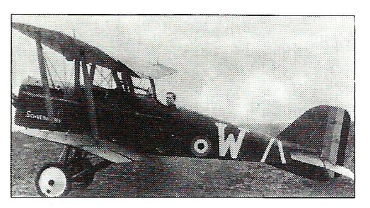
A finales de junio, el 56.° estaba de vuelta en Gran Bretaña para fortalecer las defensas de Londres contra las incursiones enemigas diurnas. Permaneció en el país durante dos semanas sin ver ni un solo avión alemán y luego volvió a Francia para participar en la tercera batalla de Ypres. Combatió en muchas acciones en verano y otoño, y luego tomó parte en el apoyo al ataque de los carros de combate en Cambrai, en noviembre. No hubo tregua durante el invierno y el 56.° siguió con sus patrullas ofensivas diurnas cuando el tiempo lo permitió. En primavera se dedicó de nuevo a salidas a baja cota, al rechazo de los alemanes en las batallas del verano y volvió a volar a ras del suelo para bombardear y ametrallar en la ofensiva final de la guerra. Al llegar la paz, el 56.° permaneció en Francia hasta marzo de 1919, en que volvió a Gran Bretaña y fue disuelto en Bircham Newton el 22 de enero de 1920. Nueve días después, el 1 de febrero de 1920, el 80.° Squadron de Aboukir (Egipto) se convirtió en un nuevo 56.° Squadron. Ahora utilizaba Sopwith Snipe y con ellos se trasladó a Constantinopla en setiembre de 1922, donde se le encargó el papel de vigilancia durante los levantamientos nacionalistas. El 56.° fue disuelto en Constantinopla el 23 de setiembre de 1922, pero un destacamento del mismo siguió en servicio (asignado al 208.° Squadron) hasta agosto de 1923.

Mientras tanto, el 56.° Squadron se volvió a formar en Hawkinge como escuadrón de caza el 1 de noviembre de 1922. Se equipó con el Snipe como caza normalizado para la defensa de las islas. En 1924 el 56.° fue utilizado como escuadrón de evaluación de varios modelos de caza nuevos antes de reequiparse con el Gloster Grebe durante ese mismo año. A continuación se trasladó a Biggin Hill, donde permaneció hasta la llegada del Armstrong Whitworth Siskin en 1927. El 56.° se trasladó con este tipo a North Weald, en donde sirvió el resto del período de entreguerras. El Siskin dejó paso al Bristol Bulldog, éste al Gloster Gauntlet y éste al Gloster Gladiator a medida que transcurrieron los años treinta. Finalmente, en abril de 1938, el 56.° fue el tercer escuadrón elegido para recibir el Hawker Hurricane de ocho ametralladoras. En consecuencia, era ahora una unidad bien preparada para afrontar la segunda guerra mundial.

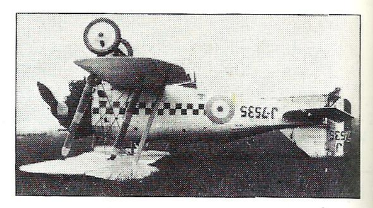
Además de salidas de caza, el 56.° efectuó patrullas de convoyes en la costa este, en cuyo transcurso derribó dos hidroaviones alemanes. En mayo de 1940 entró en acción de forma sostenida al ser enviado a los escenarios finales de la lucha en Francia, con la Patrulla B destacada en Vitry y la totalidad del escuadrón realizando salidas sobre Dunquerke.

Desde julio de 1940 en adelante, el 56.° estuvo ocupado en la batalla de Inglaterra, volando desde su base en North Weald, y durante el momento álgido de la defensa de Londres. A comienzos de setiembre se retiró a la meseta de Salisbury, pero aún desde allí estuvo ocupado en la dura lucha alrededor de Portsmouth y los puertos costeros de Dorset. Al acabar aquel año volvió a su antigua base, desde la que realizó patrullas en el estuario del Támesis además de escoltar las salidas de bombardeo sobre la costa francesa, que comenzaron en 1941. Ese año se empleó en una mezcla de esas misiones más algunos vuelos nocturnos, pero en setiembre recibió el Hawker Typhoon. El 56.° estaba entonces en Duxford y se le encargó introducir este potente avión en servicio. Esto retiró al 56.° de las operaciones durante ocho meses, ya que el Typhoon tuvo varios problemas de desarrollo, pero al acabar mayo de 1942 el 56.° fue declarado operacional y efectuó patrullas para combatir las incursiones de bombardeo que los alemanes hacían sobre las ciudades costeras. Desgraciadamente, las formas del Typhoon se asemejaban a las del Focke-Wulf Fw 190 y el 56.° hubo de sufrir varios ataques de aviones aliados. Antes de que el año acabase la unidad había llevado a cabo salidas de interdicción naval y «Rhubarb» sobre Francia. El 56.° aún seguía padeciendo fallos, tanto de estructura como de motores, con el Typhoon, y hasta bien entrado 1943 el escuadrón no devolvió su confianza a este modelo.

Esto facilitó que el 56.° continuase en la ofensiva. Cuando llegó 1944, el 56.° pasó gran parte de su tiempo atacando los que, eufemísticamente, se llamaban «trabajos de construcción» en Francia, pero que en realidad eran las rampas de lanzamiento de la vasta fuerza de bombas volantes V-1 construidas para atacar Londres. Después, en febrero de 1944, se dedicó a incursiones coherentes, como muchos otros escuadrones de Typhoon, pero antes de que pudiese utilizarlos en el segundo frente el 56.° fue reequipado con Supermarine Spitfire Mk IX en Escocia. Durante el Día D entró en acción realizando patrullas de escolta a los transportes que remolcan los planeadores a la batalla. Inmediatamente comenzaron los lanzamientos de las V-1 sobre Gran Bretaña y el 56.° se dedicó a interceptarlas mientras atravesaban el canal. En el transcurso de ese período se reequipó con el Hawker Tempest el caza más rápido de la RAF en ese momento, y lo empleó con éxito en el derribo de las bombas volantes.



Sentado en la cabina de su *Schweinhund*, el teniente Duncan Grinnel Milne, uno de los pilotos del 56.° Squadron en la I Guerra Mundial. Las dos pequeñas bandas blancas delante de la cola eran las marcas de identidad del 56.° Squadron.

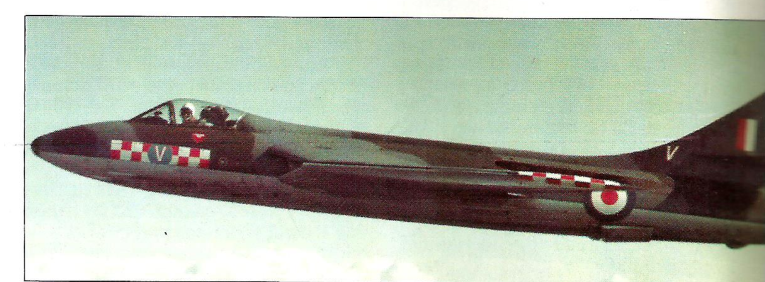


Un Gloster Grebe del 56.° en posición algo incómodo, probablemente en Biggin Hill. Por entonces se estilaba pintar el distintivo del escuadrón desde el morro a la escarapela; en el J7535 aparece el damero rojo y blanco autorizado para el escuadrón.

En setiembre de 1944 el 56.° pudo ser relevado de esta misión y marchó a Francia para unirse a los otros escuadrones de Tempest de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica. Allí llevó a cabo patrullas de reconocimiento armado y operacionales, atacando objetivos en tierra (transportes de ruedas, carros de combate, polvorines y líneas férreas) y cualquier avión que se encontrara en su camino. Esta siguió siendo su misión hasta el final de la guerra. El 56.° permaneció en Alemania, como parte de las BAFO, durante casi un año, y luego, el 31 de marzo de 1946, fue disuelto en Fassberg al convertirse en el 16.° Squadron. Al día siguiente, en Bentwaters, el 124.° Squadron fue redenominado 56.° Squadron y así, una vez más, formó parte de la defensa de Gran Bretaña. Estaba equipado con aviones a reacción Gloster Meteor y durante los siguientes años sufrió varios cambios de base antes de asentarse en Waterbeach.

El 56.° empleó varias versiones del Meteor, en los cuales restituyó sus fajas en dameros rojos y blancos que había adoptado antes de la guerra, hasta que en 1954 fue elegido para introducir en el servicio al caza transónico Vickers Supermarine Swift. Recibió su primer Swift F.Mk 1 en febrero de 1954, pero pronto encontró que el nuevo modelo era inadecuado para el papel de interceptador a gran altura. El 56.° se reequipó con Hawker Hunter F.Mk 5 en el verano de 1955. Empleó los Hunter durante los seis años siguientes en el papel de defensa aérea, durante los cuales se trasladó a Wattisham. Allí recibió los cazas English Electric Lightning y se convirtió en el segundo escuadrón equipado con este tipo. Su experiencia demostró que este modelo resultaba inadecuado para el vuelo acrobático en formación debido a la gran cantidad de espacio que requería, pero con el Lightning comenzó a reforzar las fuerzas desplegadas en Oriente Medio, utilizando técnicas de recepción de carburante en vuelo para alcanzar Chipre sin escalas. En el transcurso de 1967 sentó base en Chipre para la defensa de la isla.

El escuadrón permaneció como



Arriba: tras el fracaso del Supermarine Swift como caza, el 56.° Squadron se reequipó con Hunter FM.k 5; el avión de la fotografía es el WP183. El 56.° pintó dameros rojos y blancos en los bordes marginales alares y en el morro de sus Hunter, un distintivo famoso de los escuadrones de Waterbeach.

Abajo: el 56.° se convirtió en el segundo escuadrón de la RAF equipado con el English Electric Lightning F.Mk 1A. Fue el primero en utilizar el Lightning con repostaje en vuelo. En 1963 se convirtió en el equipo acrobático oficial de la RAF, conocido como los *Firebirds* (pájaros de fuego).



única unidad de caza de la RAF en Oriente Medio hasta enero de 1975, en que volvió a Wattisham. Siguió usando los Lightning hasta julio de 1976, en que fue disuelto. Sin embargo, otro 56.° Squadron se había formado en Coningsby el 22 de marzo de ese año. Se convirtió al McDonnell Douglas Phantom FGR.Mk 2, con el que se trasladó a Wattisham el 8 de julio. Desde aquella fecha, el escuadrón ha servido en la defensa aérea, estacionado en la base más cercana a Londres y al sudeste del país. Toma parte también en los ejercicios de defensa anuales y colabora eficazmente en las alertas de reacción rápida para interceptar aviones de reconocimiento soviéticos que aparecen regularmente sobre el mar del Norte para probar los medios de defensa británicos.



El «Firebird» del 56.° es, de hecho, un ave fénix que simboliza la capacidad del escuadrón de salir indemne de cualquier conflicto (foto Malcolm English).



Un Phantom FGR.Mk 2 del 56.° Squadron, con la poscombustión encendida, sobrevuela el aeródromo en Akrotiri (Chipre) durante unas prácticas de armamento. Mientras estuvo equipado con los Lightning el escuadrón tuvo su base en Akrotiri durante ocho años y volvió a Wattisham en 1975, donde ha permanecido desde entonces. La unidad recibió sus primeros Phantom en marzo de 1976, en Coningsby (foto Malcolm English).

57.° Squadron



El 33.° Squadron suministró el núcleo necesario para la formación del 57.° Squadron, que tuvo lugar en Copmanthorpe el 8 de junio de 1916. Equipado con el RAF B.E.2c y variantes del Avro 504, el escuadrón estaba pensado como unidad de caza y reconocimiento, y cinco meses más tarde recibió el RAF F.E.2d. En el momento en que estuvo totalmente equipado y convertido a este modelo se trasladó a Francia, el 20 de diciembre de 1916.

Hasta el 11 de febrero el 57.° no pudo ser una unidad operacional, pues el frío extremo y la dureza del terreno habían dejado a la mayoría de sus aviones fuera de servicio. Entonces comenzaron sus patrullas de caza de reconocimiento y operacionales. El F.E.2d era poco adecuado como caza, y tres ajetreados meses después el escuadrón fue reequipado con el Airco D.H.4 y se convirtió en un escuadrón de bombardeo.

En junio, el 57.° comenzó su carrera en el sector de Ypres mediante la ejecución de patrullas de reconocimiento lejano e incursiones de bombardeo tras las líneas. A éstas se enfrentaron los cazas alemanes y el escuadrón, que solía volar en formación, sostuvo muchos combates, con los honores repartidos entre ambos bandos. La unidad continuó en operaciones parecidas durante el resto de la guerra. Según 1918 se iba aproximando al verano las bajas aumentaron, debido a que las grandes formaciones de «circos» alemanes se cebaron en sus D.H.4. A pesar de esto, el 57.° no cejó en su empeño. En las últimas semanas se le encomendó una misión distinta: interceptar los aviones de reconocimiento que los alemanes enviaban a gran altura. Los D.H.4 hubieron de trepar al límite de su techo, pero el 57.° consiguió hacer desistir a muchos aviones enemigos.

Al terminar la guerra, el 57.° volvió su atención al transporte postal, al igual que muchas otras unidades. Ello le mantuvo ocupado hasta el verano de 1919, en que el 57.° volvió a su país y fue disuelto en South Carlton el 31 de diciembre de 1919.

El 20 de octubre de 1931 el 57.° se formó de nuevo, en Netheravon, como escuadrón de bombardeo. Fue equipado con Hawker Hart, con los que se mudó a la base de Upper Heyford al año siguiente. Desplegó una gran actividad con los Hart, tanto en las muchas maniobras de comienzos de los años treinta como en algunos de los festivales de Hendon. En 1936 el Hawker Hind reemplazó al Hart, aunque el nuevo modelo aportaba ventajas, al menos en lo que a las tripulaciones concernía. Hasta 1938 no llegó el gran cambio, cuando el 57.° recibió los Bristol Blenheim, monoplanos bimotores con tren de aterrizaje retráctil, torretas artilladas y hélices de paso variable. Se llevó sus Blenheim a Francia en setiembre de 1939 como parte del Componente Aéreo de las BEF. Allí los utilizó por primera vez en acción en mayo de 1940, en el curso de ataques concentrados contra las tropas y columnas enemigas que avanzaban a través de los Países Bajos, Bélgica y la propia Francia. Tras diez díaz de combates y retiradas, el 57.° hizo regresar a Gran Bretaña a sus aviones en estado de vuelo. Tras reconstruir su material marchó a Escocia y llevó a cabo ataques contra la navegación en el mar del Norte durante algunos meses, incluidas incursiones sobre Noruega. En noviembre de 1940 volvió al sur y comenzó a reequiparse para un papel distinto.

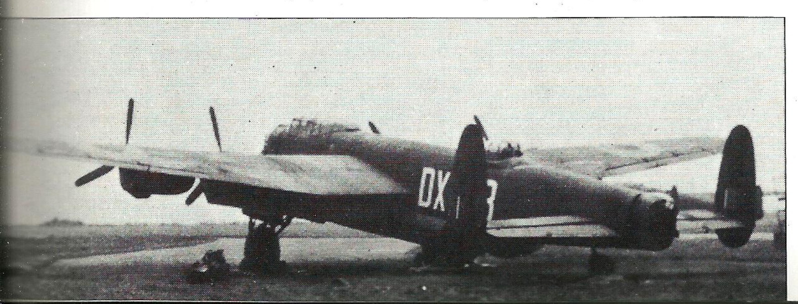
El 57.° se instaló en Feltwell con Vickers Wellington como parte del 3.er Group y comenzó a participar en la ofensiva nocturna contra Alemania en enero de 1941. Las batallas nocturnas sobre Alemania fueron su preocupación durante el resto de la guerra.

El 57.° empleó sus Wellington durante dos años como parte del 3.er Group y después, en setiembre de 1942, se trasladó a Scampton, Lincolnshire, donde se unió al 5.° Group y se convirtió a los Avro Lancaster. Al cabo de un mes tomó parte en la incursión diurna sobre Le Creusot y desde entonces colaboró en muchas más. Este grupo era el más innovador y desarrolló sus propias técnicas de guía de formaciones; el 57.° salió beneficiado de su pertenencia a esta gran unidad. En 1943 el escuadrón voló sin descanso y padeció la tasa de pérdidas usual en los escuadrones del Mando de Bombardeo. En agosto de 1943 se trasladó a su propia base en East Kirkby y allí, en noviembre, dio a luz a un nuevo escuadrón compañero, el 630.°, al permitir el crecimiento de su Patrulla B hasta el tamaño de un escuadrón completo.

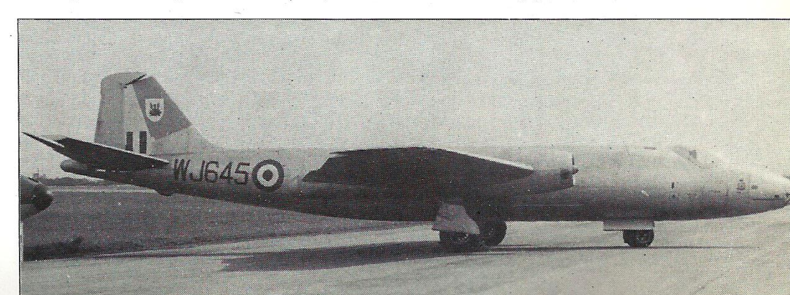
En 1944 el 57.° se dedicó a bombardeos de objetivos en Francia, principalmente de las V-1 que estaban siendo construidas para ser lanzadas sobre el sur de Gran Bretaña. Cuando esta ofensiva comenzó en verano, no resultó tan amenazadora como habían pensado los alemanes, debido a los efectivos ataques contra sus instalaciones. A la vez, el 57.° seguía «visitando» Alemania, pues se mantenía una vasta ofensiva contra sus industrias. Tras los desembarcos en Francia, el 57.° se vio envuelto en bombardeos tácticos, atacando objetivos justo por delante del avance de los ejércitos aliados. En marzo de 1945 atacó otro objetivo táctico, cuando las defensas alemanas de Wesel fueron aplastadas antes del cruce del Rin. El 57.° se mantuvo en estado operacional hasta el fin de la guerra, tras la que fue disuelto en East Kirkby el 25 de noviembre de 1945.

El 57.° se formó de nuevo al día siguiente, combinando algunas de sus antiguas tripulaciones con otras del 103.° Squadron, en la base del segundo, en Elsham Wold. Por entonces disponía de unos pocos Avro Lincoln, desarrollados a partir del Lancaster, que mantuvo hasta que todos los Lancaster desaparecieron en mayo de 1946. Tras tres cambios de base, el 57.° se instaló en Waddington en octubre de 1946 y formó parte permanente del Mando de Bombardeo. En 1950 el 57.° voló a Singapur, donde pasó a ser operacional llevando a cabo bombardeos contra los nacionalistas malayos.

Tres bombarderos diurnos Hawker Hart del 57.° Squadron en formación sobre Upper Heyford, en Oxfordshire. Las fajas del timón demuestran que la foto fue tomada antes de 1934, posiblemente en 1932. El número del escuadrón iba pintado con los colores de las patrullas: rojo para la patrulla A, amarillo para la B y azul para la C (foto Bruce Robertson).



Un Lancaster del 57.° estacionado en la base de la RAF en East Kirkby, en 1945. Por entonces el escuadrón se dedicaba a incursiones diurnas y nocturnas, y sus letras de identificación (DX) habían sido repintadas en blanco. Poco después de ello, el escuadrón comenzó a reequiparse con el Lincoln (foto P.H.T. Green).



Un English Electric Canberra B.Mk 2 del 57.° Squadron, que formó parte del Ala Canberra de Cottesmore hasta 1955, en que la unidad se trasladó a Honington. Varias de sus tripulaciones fueron destinadas a otros escuadrones de Canberra para tomar parte en la operación de Suez (foto John D. R. Rawlings).

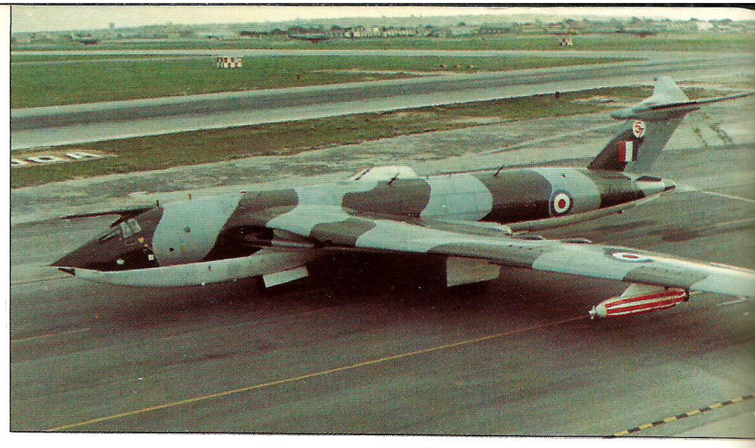
57.° Squadron (sigue)

En 1951 el escuadrón se reequipó con los Boeing Washington, que utilizó durante dos años en espera de reequiparse con reactores. Éstos llegaron en mayo de 1953 en forma de los English Electric Canberra B.Mk 2. El escuadrón alcanzó rápidamente el estatus operacional y partió para un viaje amistoso a Oriente Medio. Quedó algo corto de tripulaciones hacia el final de 1956 a fin de fortalecer los escuadrones destinados a la campaña del Mediterráneo contra Egipto, pero fue reforzado tras su vuelta al acabar el año. El 57.° siguió empleando el Canberra otros 12 meses, disolviéndose el 9 de diciembre de 1957 en Coningsby.

Alrededor de un año después el 57.° Squadron se reformó en Honington, el 1 de enero de 1959. Allí formó parte de la segunda ala de Handley Page Victor B.Mk 1A, encargada de la situación nuclear. Como tal mantuvo su contingente de aviones en alertas de reacción rápida, listos para la acción al primer aviso. También llevó a cabo despliegues a ultramar, como el envío de un grupo de demostración a Teherán en 1960 y varios envíos de la unidad al completo a Extremo Oriente. Cambió a cometidos a baja cota en 1964 y el año siguiente se trasladó a Marham. Éste era el cuartel general de los efectivos de repostaje en vuelo de la RAF, y cuando los Vickers Valiant hubieron de ser inmovilizados en tierra en 1964 el 57.° se convirtió al papel de unidad cisterna con sus Victor adoptados para tal fin. Desde entonces el 57.° ha proporcionado, junto con el 55.°, toda las funciones de trasvase de carburante en vuelo para la totalidad de la RAF, cometido que ha ganado importancia con el paso de los años. Al acabar 1975 se introdujo el Victor K.Mk 2 y con el escuadrón comenzó a efectuar salidas de defensa de caza para mantener a los Lightning y Phantom en el aire. Las prestaciones de la unidad crecieron en 1982 con la guerra de las Malvinas, en que sus aviones fueron destacados a las islas de Ascensión para apoyar el despliegue de la RAF.



Al igual que el 56.°, el 57.° Squadron adoptó un ave fénix como emblema. Durante la I Guerra Mundial, el escuadrón llegó a perder todas sus tripulaciones, pero se mantuvo en acción con renovación de personal (foto Robbie Shaw).



En pleno carreteo en Luqa, el Victor BK.Mk 1A XH618 del 57.° Squadron. Cuando los Valiant fueron inmovilizados en tierra la RAF se quedó sin efectivos de aviones cisterna, por lo que el 55.° y el 57.° fueron transferidos a ese papel.

58.° Squadron



El 58.° Squadron se formó a partir de un núcleo del 36.° Squadron en Cramlington el 10 de enero de 1916, pero durante sus seis meses primeros de vida permaneció como organización de adiestramiento, anexa a su unidad progenitora; hasta junio no constituyó una unidad autónoma. Su misión consistía en el entrenamiento final de los pilotos que iban a Francia; ese fue su cometido durante su primer año y medio de existencia, hasta que se mudó a Dover a finales de 1917, se reequipó con el RAF modelo F.E.2b y se entrenó para el bombardeo operacional.

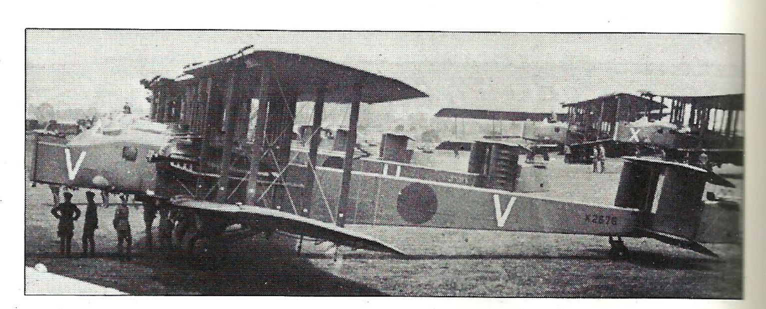
Establecido ya en Francia, el 58.° inició sus actividades de bombardeo nocturno a comienzos de febrero de 1919. Sus objetivos eran las vías de transporte de municiones y suministros, estaciones ferroviarias y los aeródromos; por esa época comenzó también su papel secundario de reconocimiento nocturno asistido con bengalas. Ante la determinación alemana de abrirse paso a través de las líneas aliadas en marzo de 1918, el 58.° se hubo de ocupar de objetivos tácticos en el área del Somme, donde sus pilotos efectuaron hasta cuatro salidas cada noche. Al detenerse el avance, el 58.° se trasladó de base y se concentró en el bombardeo de objetivos en Bélgica, tras las líneas. Esa fue su zona operacional aquel verano. En setiembre de 1918 el F.E. fue reemplazado, tras actuar valientemente en innumerables incursiones, por el Handley Page O/400, que dio a la unidad un alcance mucho mayor y un respetable potencial ofensivo.

Al terminar la guerra, el 58.° quedó como parte del Ejército de Ocupación y se le asignaron durante siete meses las rutas de transportes recién creadas en Alemania. Después partió a Egipto por varios medios (las tripulaciones en vuelo en sus O/400), y sentó base en Heliópolis el 2 de mayo de 1919 para formar parte de la fuerza de bombardeo pesado de la RAF en Egipto. El 1 de febrero de 1920 fue disuelto al convertirse en el 70.° Squadron.

A raíz de la lenta pero constante expansión de la RAF durante la posguerra, el 58.° apareció en escena una vez más al ser reconstituido como escuadrón de bombardeo pesado en Worthy Down el 1 de abril de 1924. Estaba equipado ahora con el Vickers Virginia, mayor y más moderno. Era un buen aparato para la época y sirvió bien durante los trece años siguientes, durante los cuales la unidad adquirió una gran eficacia en sus funciones. Conforme tomaban carta de naturaleza los planes de expansión de la RAF a mediados de los treinta, el 58.° fue asignado el 4.° Group del Mando de Bombardeo y elegido para recibir los Armstrong Whitworth Whitley. Para prepararse para ese paso, el escuadrón recibió temporalmente en 1937 algunos Avro Anson para familiarizarse con el comportamiento de los monoplanos, el manejo del tren de aterrizaje retráctil y otras innovaciones. Los Whitley comenzaron a llegar en octubre de 1937 y cuando estalló la guerra el 58.° era ya operacional y realizó una incursión de lanzamiento de panfletos sobre Alemania la primera noche de hostilidades.

En noviembre el 58.° se trasladó a Wiltshire y estuvo con el Mando Costero durante cuatro meses, para el que efectuó patrullas costeras y antisubmarinas sobre los accesos sudoccidentales. Volvió a Yorkshire en febrero de 1940 y se integró en un apretado programa de bombardeo que comenzó con objetivos noruegos en abril, cuando los alemanes invadieron aquel país. Después de ello centró su atención a la propia Alemania, de mayo en adelante, y estuvo ocupado en las mayores incursiones de aquel año, internándose cada vez más en Alemania. También voló a través de los Alpes hasta Italia y tomó parte en el primer ataque sobre Turín el 11 de junio de 1940. En 1941 la ofensiva continuó con los Whitley del 58.° atronando sobre Alemania todas las noches posibles. Sus pérdidas fueron considerables, pero el 58.° presionó hasta abril de 1942, período en el que ya debía haber remplazado sus Whitley por Handley Page Halifax.

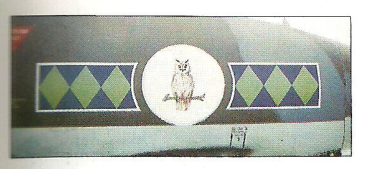
En vez de eso, el 58.° fue transferi-



Aviones Vickers Virginia del 58.° en el aeropuerto de Portsmouth en 1935. El escuadrón recibió el Virginia en 1925, y uno de sus primeros comandantes fue el jefe de escuadrón Arthur Harris, que más tarde se haría famoso como «Bombardero» Harris y fue el comandante en jefe del Mando de Bombardeo entre 1943 y 1945.

La primera unidad receptora del English Electric Canberra PR.Mk 9 fue el 58.° basado por entonces en Rafwyton. Operó con aparatos PR.Mk 7 y PR.Mk 9, representados en esta fotografía. El 58.° siguió empleando el Canberra hasta setiembre de 1970, en que se disolvió en Hornington.





El emblema de la lechuza simboliza la misión de bombardeo nocturno que el escuadrón ejerció hasta 1942 y en la fotografía aparece en un Hawker Hunter.



El último modelo usado por el 58.° fue el Hawker Hunter FGA.Mk 9. El XF442 había servido previamente con el 1.er Squadron y había sido utilizado por Alan Pollock en su vuelo por debajo del puente de La Torre.

do al Mando Costero y enviado a St Eval, desde donde inició patrullas antisubmarinas sobre el golfo de Vizcaya. Recibió acto seguido los Whitley Mk VII, que llevaban en sus fuselajes la antena de los radares de superficie, que penalizaron sus prestaciones pero facilitaban la búsqueda de buques enemigos. El mes de mayo tuvo lugar el primer ataque sobre un submarino. Siguieron más ataques los meses sucesivos, pero varios aparatos se perdieron pues los alemanes estaban usando los Junkers Ju 88 sobre el Atlántico para interceptar a los aviones del Mando Costero.

Hacia finales de 1942, el 58.° fue transferido al noroeste de Escocia y allí comenzó a reequiparse con el Halifax. Lo empleó hasta el fin de la guerra, en distintas versiones.

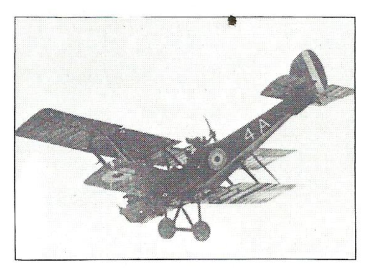
El escuadrón volvió al suroeste en 1943 y el golfo de Vizcaya pasó a ser su terreno de caza usual. En el verano registró once ataques en los que fueron destruidos dos submarinos, pero la oposición iba en aumento y en otoño el 58.° comenzó a operar de noche. Siguió así en 1944, pero aquel año la actividad del escuadrón se centró en los accesos occidentales para afianzar el dominio del Canal con vistas a la invasión. Al acabar 1944 las bases de submarinos del Atlántico francés habían sido tomadas y el 58.° marchó al norte para rastrear y atacar a los U-boote en su camino entre el Atlántico y la costa noruega. También realizó numerosos ataques sobre la navegación de superficie en la costa noruega. El 58.° Squadron no sobrevivió al final de las hostilidades en Europa, pues fue disuelto el 25 de mayo de 1945 en Stornoway debido al «superhábit» de unidades existente.

Se volvió a formar en Benson el 1 de octubre de 1946 en el papel de reconocimiento fotográfico y su función primordial estuvo conectada con el Ordnance Survey de Gran Bretaña. Se adiestró en un cometido PR más operacional para el caso de guerra y, con viejos Anson y de Havilland Mosquito, logró mantener su eficacia en ese papel.

En 1953 los dos modelos fueron remplazados por English Electric Canberra, aparato que permitió un incremento de la efectividad del escuadrón. El 58.° llevó a término misiones de inspección en el Caribe a mediados de los años sesenta. Siguió usando los Canberra en trabajos de vigilancia hasta 1970, en que fue disuelto el 30 de setiembre en Honington. El 58.° se reformó en Wittering el 1 de agosto de 1973, equipado con Hawker Hunter FGA.Mk 9, con los que formó un grupo de pilotos con un elevado nivel de adiestramiento en el ataque al suelo destinado a los escuadrones de SEPECAT Jaguar por entonces en proceso de formación. Siguió en este papel hasta el 4 de junio de 1976, en que fue nuevamente disuelto, en Wittering.

59.° Squadron





Un avión de la Patrulla A del 59.° Squadron en el verano de 1918. El R.E.8 fue utilizado con buenos resultados en misiones de fotografía y adquirió una gran reputación en este campo.



El 59.° se formó de nuevo en 1937, en Old Sarum como escuadrón de cooperación con el Ejército y se especializó en reconocimientos nocturnos con sus Hawker Hector. A raíz de la crisis de Munich los aviones fueron camuflados y recibieron las letras «PJ» con fines de identificación.

El 1 de agosto de 1916 se formó en Narborough el 59.° Squadron del RFC y, como era usual, se empleó en deberes de adiestramiento con diversos tipos de aviones. En febrero de 1917 fue reequipado con el RAF R.E.8 y enviado a Francia.

Se inició en las patrullas en marzo y voló en misiones de cooperación durante casi todo su servicio en Francia: corrección del tiro artillero, patrullas y salidas de reconocimiento, especialmente fotográfico, y se labró una gran reputación entre sus semejantes por la calidad de sus fotos. Éstas eran usadas también por muchos otros escuadrones. El 59.° sufrió más pérdidas de las que serían de desear hasta que comenzó a perfeccionarse en el empleo de sus R.E.8. Realizó sus salidas en el mismo frente (Arrás) a lo largo de 1917 y 1918. También llevó a cabo algunas misiones de bombardeo, pero el 59.° siguió siendo primordialmente una unidad de cooperación. Después del armisticio permaneció asignado al Ejército de Ocupación, para el que efectuó transportes postales hasta el verano de 1919, en que fue disuelto en Duren el 4 de agosto.

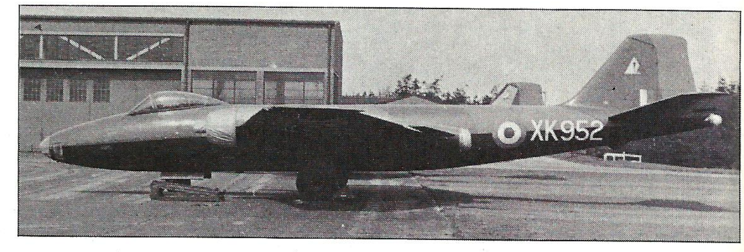
El 59.° se formó otra vez, en el mismo papel de cooperación con el ejército, en Old Sarum el 28 de junio de 1937. Fue asignado al II Cuerpo, y se le encomendó el papel especial de reconocimiento nocturno, para lo cual se equipó con el Hawker Hector. Participó en muchas de las maniobras del Ejército con estos aviones durante un par de años, a cuyo término su personal de vuelo fue asignado al 90.° Squadron para aprender el uso del Bristol Blenheim. El propio escuadrón fue equipado con Blenheim en mayo de 1939 para seguir con su papel de reconocimiento nocturno. Este era el cometido que desempeñaba el 59.° cuando marchó a Francia en octubre de 1939 como parte del Componente Aéreo de la BEF. Sin embargo, su primera oportunidad real no se materializó hasta abril de 1940, y en el espacio de unos días el escuadrón hubo de concentrarse en los combates a medida que la *Blitzkrieg* alemana entraba en efervescencia. El 59.° hizo reconocimientos de día y de noche durante diez días a partir del 10 de mayo y después se retiró a Lympne, desde donde continuó ayudando a las BEF cuando éstas retrocedieron a Dunkerque. Cuando concluyó la evacuación, el 59.° volvió su atención a las salidas sobre el Canal para interceptar cualquier posible fuerza invasora y después fue transferido al Mando Costero. El 59.° tomó parte en incursiones de bombardeo sobre los puertos del Canal y en más salidas antibuque, tanto de día como de noche. Con la llegada del invierno el escuadrón se centró más en patrullas de convoyes y se trasladó a la costa este en 1941.

A mediados de 1941, el 59.° había iniciado su conversión al bombardero de reconocimiento Lockheed Hudson, con el cual realizó patrullas reguladores a lo largo del norte de Bélgica y las costas de Francia, atacando todo tipo de buques. Esa fue la tónica en 1941. En 1942 el 59.° hubo de ser retirado al transferirse sus tripulaciones al Extremo Oriente, pero pronto recibió nuevo personal y reanudó las operaciones en marzo de 1942. Ahora sus actividades consistieron en operaciones «Rover» y reconocimientos nocturnos, pero destacó sobre todo en el esfuerzo que supuso cubrir la incursión de comandos en St Nazaire. Conforme el año avanzaba se llevaban a cabo más salidas de noche, hasta que el escuadrón fue retirado en agosto de 1942 para convertirse al Consolidated Liberator.

Con este modelo, el 59.° reanudó su plan de operaciones en octubre de 1942, teniendo su base ahora en Cornualles, y se vio envuelto en patrullas antisubmarinas sobre los accesos occidentales. Entró pronto en acción y llevó a cabo ocho ataques contra buques enemigos en noviembre, incluido el hundimiento de un submarino. En diciembre de 1942 los Liberator fueron sustituidos por Boeing B-17 Fortress, pero su trabajo siguió siendo el mismo. En febrero y marzo de 1943 tuvieron lugar más ataques contra submarinos, pero un nuevo cambio de planes trajo de vuelta los Liberator. Hasta el fin de la guerra del 59.° voló en la batalla del Atlántico Norte, en salidas de escolta de convoyes y antisubmarinas. Durante ese período se produjo un gran número de ataques contra submarinos y algunas victorias. El Día D el 59.° estuvo ligado a la patrulla de la costa francesa para proteger los convoyes que se dirigían a Francia y regresaban a Gran Bretaña. Luego volvió a la lucha contra las Uboote. Según se acercaba el fin de la contienda las oportunidades de cazar submarinos disminuyeron, y poco después del fin de la guerra en Europa, en mayo de 1945, el 59.° se unió al Mando de Transporte y sus Liberator perdieron las torretas y vieron sus bodegas de bombas convertidas en rudimentarias cabinas de pasaje. Se dedicaron a las rutas de ultramar y transportaron tropas desde y hacia la India. Ello continuó hasta junio de 1946, en



El 59.° recibió los Avro York el 1 de diciembre de 1947 tras un corto período de inactividad. Esta unidad no era del todo novata en operaciones de transporte, pues en la posguerra había usado sus Liberator para el traslado de tropas.



Un English Electric Canberra B(I).Mk 8 del 59.°, fotografiado en la base de Geilenkirchen, Alemania Federal. El 59.° operó poco tiempo con el Canberra B.Mk 2 antes de recibir, en febrero de 1957, la variante especializada en interdicción.

que el 59.° se disolvió en Waterbeach. Se reformó el 1 de diciembre de 1947 y se equipó con aviones Avro York, que se utilizaron de nuevo en las rutas a la India pero el escuadrón se vio al poco tiempo dedicado en exclusiva al puente aéreo de Berlín, destacado en bases alemanas para cargar y volar por los pasillos aéreos a la ciudad. Poco después de que terminase esa operación, el Mando de Transporte experimentó una notoria disminución cuantitativa y el 59.° fue uno de los escuadrones eliminados, disolviéndose en Bassingbourn el 31 de octubre de 1949.

Se buscó un papel más ofensivo para el escuadrón cuando éste se formó otra vez el 20 de agosto de 1956 en Gütersloh. Equipado con el English Electric Canberra B(I).Mk 8 se preparó como unidad de interdicción a baja altura, como parte de la RAF Germany. Usó los Canberra con buenos resultados durante cinco años, hasta que fue disuelto en Geilenkirchen el 4 de febrero de 1961 al convertirse en el 3.er Squadron.

60.° Squadron



Al mes de haberse constituido, en Gosport el 30 de abril de 1916, el 60.° Squadron ya estaba en Francia. Concebido desde un buen principio como escuadrón de caza, fue equipado con monoplanos Morane-Saulnier Bullet y biplanos Morane-Saulnier. Entró en acción en junio, pero ambos modelos se revelaron inferiores a los Fokker E.III alemanes y las bajas del escuadrón fueron altas de manera que, a comienzos de agosto el 60.° había sido retirado de las operaciones para ser reequipado. Fue dotado con Nieuport Scouts y con ellos cambió su suerte y se labró una gran reputación como escuadrón de caza durante los nueve meses siguientes, luchando tanto en combates aéreos como en el ataque al suelo. Las pérdidas fueron de nuevo altas, pero el espíritu del 60.° las sobrellevó y la unidad se convirtió en una de las líderes del frente Occidental. A mediados de 1917 se reequipó con cazas RAF S.E.5a, cuando el capitán W.A. Bishop ganó la Cruz Victoria por un arriesgado ataque sobre un aeródromo seguido de un combate singular en el que derribó tres cazas. Durante el resto del conflicto el 60.° siguió prosperando como escuadrón de caza y terminó la guerra con un palmarés total de 274 aviones enemigos destruidos. Tras unos meses en el continente fue devuelto a Gran Bretaña y disuelto en Bircham Newton el 22 de enero de 1920.

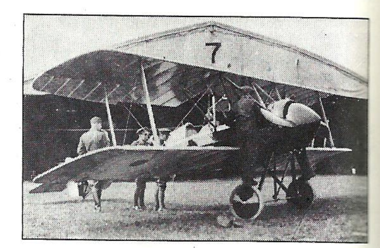
Dos meses y medio después, el 1 de abril de 1920, el 97.° Squadron de Risalpur se convirtió en un nuevo 60.° Squadron. Para su actual cometido como unidad de bombardeo fue equipado con aviones bimotores de Havilland D.H.10A. Era una aparato altamente impopular, sobre todo cuando el 60.° lo utilizó en patrullas sobre la región fronteriza del noroeste; fue el último escuadrón que empleó este modelo que, afortunadamente, fue retirado en 1923 y sustituido por el de Havilland D.H.9A, que realizó las mismas funciones durante siete años. Efectuó patrullas de rutina para mantener el control de la región y también reconocimientos y bombardeos en ayuda del Ejército durante los ataques a las tribus rebeldes en las montañas. En diciembre de 1928 el escuadrón se dedicó a la evacuación aérea de Kabul, a la provisión de escolta para los transportes de tropas y a la vigilancia de la zona desde el aire. En 1930 los Westland Wapiti sustituyeron a los desgastados D.H.9A y continuaron en su misma misión en el transcurso de los años treinta, durante los cuales la lucha se intensificó como resultado de la declaración de la Guerra Santa por el Faquir de Ipi.

En junio de 1939 el escuadrón se convirtió a los Bristol Blenheim Mk I en Ambala, y al estallar la guerra envió destacamentos a las principales ciudades costeras para suministrarles defensa. Realizó patrullas costeras sobre todo. En febrero de 1941 el 60.° se trasladó a Mingaladon (Rangún) y mientras estuvo allí recibió cazas Brewster Buffalo para proveer algún tipo de defensa; esa patrulla de caza se convertiría en el 67.° Squadron en octubre de 1941. Dos meses después, el 60.° llevó sus Blenheim a Kuantan, en Malasia, para unas prácticas de armamento. Mientras se encontraba en esa zona se produjo el ataque japonés y el escuadrón se dedicó a bombardeos contra el avance del enemigo. El 60.° luchó junto a otros escuadrones, sufrió considerables pérdidas y fue evacuado a Rangún por mar sin sus aviones. Su personal fue asignado a otros escuadrones y luchó con ellos en la corta campaña en la que los británicos fueron expulsados de Birmania.

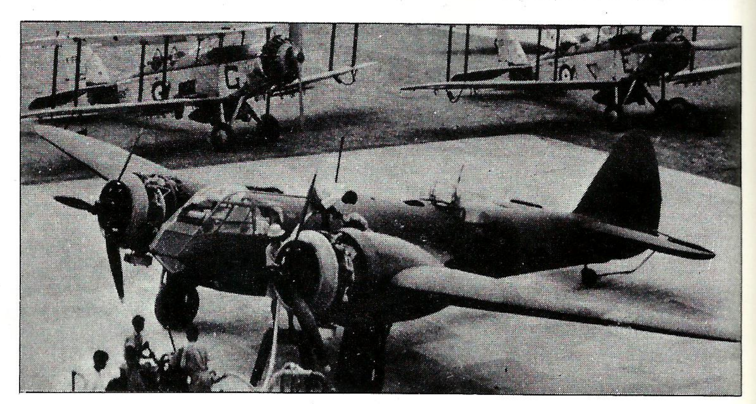
El 1 de marzo de 1942, el 60.° Squadron fue reconstituido en Lahore y equipado con Blenheim Mk IV y con tripulaciones procedentes de la 13.ª OTU de Bicester. Se dedicó inmediatamente a bombardeos y reconocimientos sobre el Arakán, así como a patrullas marítimas sobre el golfo de Bengala. Durante un año el escuadrón se mantuvo en la primera fila de la ofensiva de bombardeo contra las posiciones niponas en la jungla, además de sus puertos y aeródromos, y fue Akyab uno de los objetivos más frecuentes. Esto continuó hasta mayo de 1943, cuando el 60.° Squadron se retiró a la India y fue reconvertido en unidad de caza.

En noviembre el 60.° se encontraba en Agartala y se lanzó de lleno a la lucha, realizando tanto escoltas como ataques al suelo. También pasó mucho tiempo protegiendo a los Douglas Dakota durante sus lanzamientos de suministros sobre pequeños claros en la jungla. El Año Nuevo de 1944 el escuadrón estaba dedicado por completo a misiones de ataque al suelo, tanto de noche como de día, para machacar las comunicaciones fluviales japonesas y las pocas carreteras disponibles. En marzo recibió cazabombarderos Hawker Hurricane y los usó con buenos resultados en la lucha del Imphal en verano. La presión siguió hasta otoño y el 60.° llevó a término patrullas durante las que el Ejército lo solicitó para atacar blancos designados, usando la misma fórmula de «fila de taxis» que los escuadrones de Typhoon empleaban con efectividad en Normandía. En 1945 el 60.° voló en ayuda del 14.° Ejército y operó en el valle del Chindwin hasta la liberación de Rangún, usando sus Hurricane con buenos resultados en ametrallamientos y bombardeos. En junio de 1945 el 60.° se retiró de las operaciones para reequiparse con Republic P-47 Thunderbolt. Tras la rendición japonesa el 60.° siguió en acción debido a que la insurrección indonesia causaba más de un problema a las autoridades holandesas. Voló en operaciones de vigilancia durante catorce meses y fue el último escuadrón de la RAF que abandonó la zona, estableciéndose en Singapur. Al acabar 1946 los Thunderbolt, cedidos por la Ley de Préstamos y Arriendas, hubieron de ser devueltos, por lo que el 60.° se reequipó con Spitfire. Tras siete meses volvió otra vez a la acción, trasladándose a Malasia en vuelos de interdicción contra los guerrilleros comunistas que luchaban por la independencia del país. Este fue el comienzo de la operación «Firedog», una campaña que duró diez años y acabó con éxito.

Los Spitfire duraron hasta 1951, en que el 60.° Squadron comenzó a usar



El 60.° Squadron entró en acción en la batalla de Somme en 1916, equipado con varios tipos Morane, y sufrió fuertes pérdidas. El teniente Neville se prepara para una patrulla en un biplano Morane, probablemente en Vert Galand (foto capitán D. S. Glover vía P.H.T. Green).



En Ambala, en junio de 1937, el 60.° aún usaba el Westland Waipiti, que ya empleaba sobre la frontera noroeste de la India desde 1930. Aquel mes, sin embargo, llegaron sus primeros Bristol Blenheim Mk I (foto Bruce Robertson).



Dos Gloster Javelin FAW.Mk 9 del 60.° en fase de aproximación. Esta unida fue la última de primera línea equipada con el Javelin y se disolvió en abril de 1968, cuando este modelo fue declarado obsoleto.

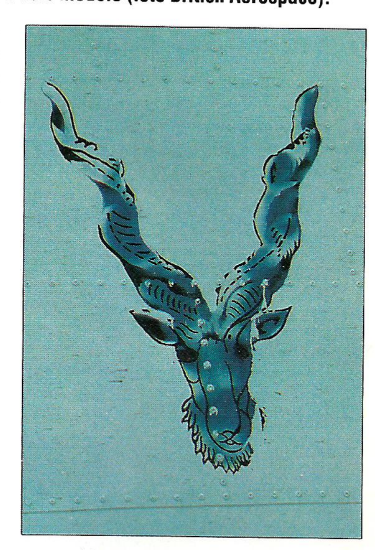


En febrero de 1960 el 60.° Squadron fue reformado en Wilderath como unidad de enlace. Desde entonces ha utilizado el Pembroke C.Mk I en las rutas de Alemania y Gran Bretaña, y hoy es el último usuario de este modelo (foto British Aerospace).

de Havilland Vampire con buenos resultados contra los comunistas; estos aviones fueron sustituidos por los de Havilland Venom, que llevaron a cabo el trabajo hasta 1959. Por entonces, la lucha había prácticamente acabado y el papel del 60.° había pasado de ataque al suelo a defensa aérea. En 1959 se formó un nuevo 60.° Squadron en Leeming (Gran Bretaña) con cazas nocturnos Gloster Meteor y se trasladó a Tengah en noviembre cuando la unidad original equipada con los Venom fue disuelta. El papel del escuadrón era ahora exclusivamente de defensa aérea, para el que el Meteor resultaba muy adecuado.

Dos años después se dotó al escuadrón con un potencial mayor al reequiparlo con aviones Gloster Javelin armados con misiles aire-aire. Estos aparatos fueron empleados en 1963 durante la confrontación con Indonesia, en la que fueron responsables de mantener la zona de Interceptación de Defensa Aérea, que cubría toda Malaysia y la mantenía libre de intervenciones extranjeras. Para ello se mantuvo un destacamento en Butterworth y otros en Borneo, desde donde llevaron a cabo patrullas aéreas de combate a lo largo de las fronteras. Al cabo de 18 meses un escuadrón de Javelin procedente de Gran Bretaña tomó a su cargo Borneo, y el 60.° se mantuvo en Malaysia y Singapur. Ello duró hasta la salida de la RAF de Singapur el 30 de abril de 1968, en que el escuadrón fue disuelto en Tengah.

Tras haber sido un escuadrón de caza en dos guerras mundiales y durante las operaciones en tiempo de paz en Extremo Oriente, el 60.° fue formado otra vez, pero ahora como unidad de enlace en Alemania, cuando el Escuadrón de Comunicaciones en RAF Germany fue redenominado 60.° Squadron en Wildenrath el 3 de febrero de 1969. Estaba equipado con aviones Hunting Pembroke, de Havilland Devon y Beagle Basset para servir en rutas de la OTAN en nombre de la RAF Germany. También poseía un de Havilland Heron para uso del comandante en jefe de la RAFG, pero ese avión fue reemplazado por un Hawker Siddeley Andover en 1972. Eventualmente, todos los modelos, excepto los Pembroke, fueron dados de baja y ahora el escuadrón es la única unidad de la RAF que emplea el Pembroke. Lleva a cabo vuelos de transporte de personaliades, de carga, de asistencia médica y de evacuación de bajas, y opera durante las 24 horas en salidas de búsqueda y salvamento.



El marjor es un animal propio de Cachemira y Afganistán y fue adoptado como emblema por el 60.° Squadron mientras servía en la frontera noroccidental de la India en los años veinte (foto Robbie Shaw).

61.° Squadron



Las incursiones aéreas diurnas de los aviones alemanes sobre Londres motivaron la formación del 61.° Squadron en Rochford el 2 de agosto de 1917. Fue el primero de los tres escuadrones de cazas monoplazas destinados al área de defensa aérea de Londres y fue equipado con el Sopwith Pup.

Sólo diez días después, el escuadrón entró en acción y puso en el aire 16 de sus aviones para contener una incursión de diez Gotha sobre el estuario del Támesis. La formación se vio obligada a dar media vuelta antes de acercarse a Londres, sin pasar del Southend, pero consiguió soltar sus bombas sobre el aeródromo del escuadrón antes de emprender el viaje de regreso; los Pup eran incapaces de pretender ninguna victoria decisiva, pero acecharon a los Gotha hasta 64 km mar adentro.

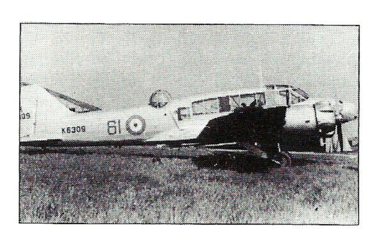
En diciembre de 1917, el 61.° suministró un núcleo para la formación del 141.° Squadron y el mes siguiente comenzó a reequiparse con cazas RAF S.E.5a, pero este proceso no se completó pues el avión resultó inadecuado para la caza nocturna. Justo antes del armisticio (octubre de 1918), el 61.° comenzó a recibir nuevos aparatos, los Sopwith Camel.

El 8 de marzo de 1937 el 61.° Squadron se formó otra vez, en Hemswell, a raíz del crecimiento experimentado por la RAF por aquel entonces. Se le dio un papel de bombardeo y se le equipó al principio con Hawker Audax y Avro Anson. Estos aviones se usaron en el adiestramiento del escuadrón en espera de su material de vuelo oficial, el Bristol Blenheim Mk I. Este modelo entró en servicio en enero de 1938 y el 61.° se preparó para ser operacional con él. Al acabar el año, sin embargo, se había decidido que el escuadrón fuese transferido al 5.° Group de Bombardeo y el 61.° inició su conversión al Handley Page Hampden en marzo de 1939.

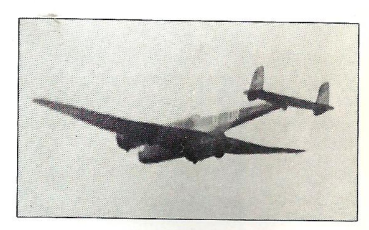
Cuando estalló la II Guerra Mundial, el escuadrón tuvo poco que hacer en un principio y no fue hasta el día de Navidad de 1939 que no pasó a ser operacional. Lanzó sus primeras bombas en operaciones el 7 de marzo, cuando un Hampden, que realizaba una patrulla sobre las bases de hidroaviones en la costa alemana del mar del Norte, bombardeó un destructor enemigo.

Los Hampden de la unidad siguieron efectuando incursiones desde Hemswell en el transcurso de 1940 y 1941, y alcanzaron Berlín como punto más distante, el 25 de agosto de 1940. En el verano de 1941 el 61.° se trasladó al sur, a North Lluffenham, y allí comenzó un lento reequipamiento con el Avro Manchester, más grande, más pesado y mucho mejor armado. En teoría ello debería haber beneficiado al escuadrón, pero los motores Rolls-Royce Vulture de los Manchester resultaron muy inseguros y ello desembocó en un período de ansiedad y frustración en el que se retuvieron los Hampden como medida precautoria hasta octubre de 1941 debido a las frecuentes inmovilizaciones en tierra de los desafortunados Manchester.

Continúa en la pág. 3792



Cuando el 61.° Squadron se reconstituyó en 1937 su material de vuelo previsto no estaba aún disponible, de manera que empleó aparatos Avro Anson hasta que se dispuso de los suficientes Blenheim para equiparle (foto P.H.T. Green).

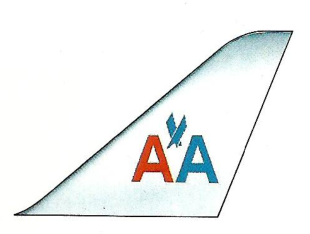


A principios de la II Guerra Mundial el 61.° Squadron estaba equipado con el Handley Page Hampden. El avión de la fotografía es el «Q-Queenie» y fue captado mientras se trasladaba a baja cota al aeródromo de Hemswell.



El Lancaster Mk I numerado ED860 era todo un veterano. Comenzó su carrera con el 156.° Squadron y más tarde fue transferido al 61.°, con el que siguió operando hasta atesorar un total de 130 salidas de bombardeo. En la fotografía aparece en 1943 en la base de Skellingthorpe, cuando su sección de proa estaba decorada con 118 bombas amarillas que correspondían a otras tantas acciones (foto P.H.T. Green).

American Airlines



American Airlines, que en la actualidad es la segunda aerolínea estadounidense, se creó el 11 de abril de 1934 para hacerse cargo de las rutas de Aviation Corporation (AVCO), que a su vez se había fundado el 25 de enero de 1930. En 1934 se concedieron a la nueva aerolínea sus primeros contratos postales, en la ruta Fort Worth-Los Angeles. En julio de ese año American Airlines puso en venta 51 aviones de distintos modelos y el 9 de setiembre introdujo el Vultee V-1A en sus servicios de los Grandes Lagos a Texas como complemento de sus vuelos transcontinentales con los Curtiss Condor.

American fue una de las compañías avalistas del más difundido avión comercial norteamericano, el Douglas DC-3, desarrollo del DC-2. Recibió el primer DC-2 (NC14274) el 4 de noviembre de 1934 y el mes de diciembre comenzó con él servicios entre Nueva York y Chicago, pero este modelo no fue introducido inmediatamente en las rutas transcontinentales. El primer DST (Douglas Sleeper Transport), un desarrollo del DC-2 con el fuselaje alargado y ensanchado, se recibió el 7 de junio de 1936 y comenzó a operar en la ruta diurna Nueva York-Chicago el 25 de ese mismo mes. American Airlines aceptó su primer Douglas DC-3 (NC16009) el 18 de agosto y los DST pasaron a cubrir un servicio nocturno de costa a costa el 18 de setiembre.

En 1942 American utilizaba 74 aviones DC-3. En 1941 Estados Unidos había entrado en guerra y, al igual que otras compañías norteamericanas, American comenzó a transportar tropas en el propio país y a estados vecinos. El 20 de junio de 1942 inició vuelos regulares a través del Atlántico Norte, seguidos por saltos a la India a principios de 1943. Hacia finales de la guerra comenzó a emplear aparatos Consolidated Liberator modificados en sus primeros servicios exclusivamente de carga, entre Nueva York y Los Angeles. Ello comenzó el 1 de agosto de 1944 y fue complementado a partir de octubre por un servicio cubierto con los DC-3.

El 1 de junio de 1945 el CAB aprobó la fusión de American Export Airlines con American Airlines. El 24 de octubre American Export llevó a término su primer vuelo transatlántico comercial, de Nueva York al aeropuerto de Hurn, en Gran Bretaña. El 10 de noviembre de 1945 American Export se convirtió en American Overseas y la fusión reseñada más arriba adquirió carácter oficial el 5 de diciembre. Esta nueva división de American Airlines se vendió a Pan American el 25 de setiembre de 1950.

Al acabar la guerra la compañía recibió cincuenta Douglas C-54 Skymaster (DC-4 desmovilizados). Entraron inmediatamente en servicio, inicialmente en la ruta Nueva York-Chicago en febrero de 1946 y más tarde, el 7 de marzo, entre Nueva York y Los Angeles. Este modelo se mantuvo como transporte de pasaje hasta diciembre de 1948, en tanto que a finales de 1958 se registró el último vuelo de un DC-4 carguero. El DC-4 fue sustituido en las rutas de pasaje por el Douglas DC-6, cuyo primer ejemplar (N90702) se recibió el 24 de noviembre de 1946. American Airlines fue la primera compañía que puso este tipo en servicio, en su ruta entre Nueva York y Chicago. Un año después, American recibió su primer Convair CV-240 (NC94203), que comenzó a alinearse junto a los DC-6 el 1 de junio de 1948; en total, la aerolínea llegó a utilizar 75 ejemplares de este bimotor.

En diciembre de 1951 se encargaron 25 Douglas DC-7 y el primero entregado a la aerolínea fue, el 10 de octubre de 1953, el N304AA (todavía con certificación provisional). American puso el DC-7 en servicio en competencia directa con TWA el 29 de noviembre de 1953, asignándolo a una ruta sin escalas entre Nueva York y Los Angeles que se cubría en 8 horas 30 minutos. Durante 1958 American utilizó solamente aviones con motores de émbolo: 85 DC-6, 58 DC-7 y 58 CV-240.

American Airlines fue la segunda compañía aérea (detrás de National Airlines) que encargó el turbohélice Lockheed L-188 Electra, el 15 de diciembre de 1955. El primero (N6101A) se recibió el 27 de noviembre de 1958 y el Electra entró en servicio el 23 de enero de 1959 en la ruta de Nueva York a Chicago. El N6101A tuvo la dudosa distinción de ser el primer avión de este tipo accidentado, en una aproximación nocturna a Nueva York el 3 de febrero de 1959. El Electra fue la espina dorsal de la flota de corto y medio alcance de la empresa hasta la llegada del Boeing 727; el último L-188 estuvo en activo hasta 1971.

El 25 de enero de 1959 American Airlines llevaba a cabo el primer servicio nacional a reacción utilizando uno de sus aviones, un Boeing 707-123, entre Nueva York y Los Angeles. El primer Boeing 707 (N7501A) se había recibido el 23 de octubre de 1958 y, tras unas pruebas, se aceptó el 16 de marzo de 1959. Otro cuatrirreactor puesto en servicio por la compañía por esas mismas fechas fue el Convair CV-990, que comenzó a operar en la ruta de Nueva York a Chicago el 18 de marzo de 1962. En 1963 se intentó la fusión de la aerolínea con Eastern Air Lines, pero el CAB rechazó el proyecto. Para remplazar a los Electra se adquirieron 25 Boeing 727-23, de los que el primero fue el N1971 y se aceptó el 25 de enero de 1964. Al igual que otros muchos aviones estadounidenses, el Boeing 727 entró en servicio en la ruta Nueva York - Chicago, el 12 de abril de 1964. En julio de 1963 se había firmado un primer pedido por quince BAC One-Eleven 401; el número de estos aviones se incrementó más tarde a 30, que tuvieron como destino las rutas de corto alcance y densidad media de la compañía. El primer ejemplar del pedido original se recibió el 23 de diciembre de 1965 y el modelo entró en servicio el 6 de marzo de 1966. A finales de 1969 American Airlines poseía una flota integrada por aviones a reacción, en la que se alineaban 27 BAC One-Eleven, cien Boeing 707, 22 Boeing 720 y 98 Boeing 727.

El primer avión de fuselaje ancho utilizado por la compañía fue un Boeing 747 alquilado de Pan American (el N740PA), que entró en servicio el 2 de marzo de 1970 entre Los Angeles y Nueva York. No fue hasta junio de 1970 que American comenzó a volar con sus propios 747. Al cabo de un año, el 29 de julio de 1971, recibió el primer Douglas DC-10-10 (N103AA), y ese mismo avión llevó a cabo el primer vuelo de la aerolínea entre Los Angeles y Chicago el 5 de agosto de 1971, al cabo de menos de un año de su vuelo inaugural.

El 30 de noviembre de 1970 American absorbió Trans Caribbean Airways y comenzó a cubrir las rutas de ésta el 2 de marzo de 1971. Ese mismo mes Western Air Lines y American llegaron a un principio de acuerdo de fusión, pero ese proyecto encontró una fuerte oposición y hubieron de cancelarse las negociaciones. En agosto de 1971, y utilizando los Boeing 707, se inauguró una ruta transpacífica de Estados Unidos a Sydney (Australia), que acabó por ser cancelada en 1974.

En el transcurso del decenio pasado, y al igual que otras muchas compañías aéreas, American Airlines se dedicó especialmente a consolidar su posición en el mercado, y no fue hasta el 4 de noviembre de 1982 que recibió otro nuevo modelo de avión, un Boeing 767-223; en diciembre de 1984 tenía ya en servicio diez ejemplares. El 12 de mayo de 1983 se le hizo entrega de su primer McDonnell Douglas MD-82 (N203AA), que entró en servicio dos días después; su pedido inicial, por 20 aviones, era bastante considerable, pero en 1984 American anunció la mayor compra de la historia de la aviación comercial: 19 ejemplares a entregar en 1984-85 y 67 para 1986-87, más una opción por otros 100 MD-82.

American Airlines cubre la totalidad de Estados Unidos y lleva a cabo también servicios hacia el norte (Toronto y Montreal) y hacia el sur.



American utiliza el Boeing 727 en cuatro versiones. El avión de la fotografía es un 727-223 matriculado N6829 (foto Aviation Letter Photo Service).